

Vergaderjaar 2015–2016

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 106**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 22 december 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 november 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **scheepvaart**. (De volledige agenda is aan het einde van het verslag opgenomen.)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,  
Tijdink

**Voorzitter: Harbers**  
**Griffier: Koerselman**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bisschop, De Boer, Graus, Harbers, Hachchi, Van Helvert, Jacobi en Smaling,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 18.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom bij deze vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Aan de orde is het algemeen overleg Scheepvaart. In eerste termijn geldt een spreektijd van maximaal vijf minuten per fractie. Ik stel verder voor om ons te beperken tot maximaal twee interrupties per persoon. Ik geef als eerste mevrouw Jacobi van de fractie van de PvdA het woord.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. We zeiden net al tegen elkaar dat dit een algemeen overleg over ditjes en datjes is omdat het echt over heel veel onderwerpen gaat. Ik zal proberen om er toch wat structuur in aan te brengen.

Mijn uitgangspunt bij dit overleg is dat scheepvaart een heel belangrijke speler is in de Nederlandse logistiek en onze Nederlandse historie. De sector, zeker de binnenvaartsector, staat nog steeds onder zware druk. Hopelijk helpt dit debat om te komen tot goede investeringen in de randvoorwaarden, waaronder infrastructuur, en tot tarieven die niet belemmerend werken. We moeten, met andere woorden, de ontwikkeling steunen dat onze scheepvaartsector toekomstbestendig wordt. Vergroening is daarvoor zeker belangrijk. Er zijn ambities voor de vergroening van de vloot geformuleerd. Ik hoor ook graag van de Minister de stand van zaken bij de innovaties.

In de laatste periode was in het nieuws dat kleinere binnenvaartschepen ook op lng zouden kunnen varen. Als de diesel weer wat duurder wordt, is dat zeker een interessante mogelijkheid. Hoe kijkt de Minister tegen zo'n innovatie aan? Als ik het goed heb, is dit idee afkomstig van André Hof. Ik ben eigenlijk sowieso heel erg benieuwd naar de green deal die wij met de sector gaan sluiten. Wat is hier de voortgang? Ik ben dus benieuwd naar enerzijds de stand van zaken bij de vergroening en anderzijds de voortgang bij de green deal. Wanneer hoort de Kamer hier meer over? Covadem is een project waarbij met 54 schepen een experiment wordt uitgevoerd. Misschien is het leuk voor het publiek om kort aan te geven waar het precies over gaat. Het is een programma waarbij schippers realtime de diepte van het water bijhouden. Dat maakt het mogelijk om meer lading te vervoeren en per ton lading 10% brandstof te besparen en 10% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten. Is de Minister bereid om met de betrokken partijen in gesprek te gaan over een vervolg op dit project om te voorkomen dat het een theorie blijft? Dat zou niet goed zijn, want uiteindelijk moeten er 254 schepen aan mee gaan doen voor een goede follow-up. Ik hoor graag van de Minister hoe zij dit experiment wil gaan ondersteunen.

De sluisen in het Twentekanaal bij Delden moeten worden vervangen. Men verwacht hierdoor echt heel veel problemen. De Minister is volgens mij al bekend met de problematiek die daardoor zou kunnen ontstaan. De stremming van de sluisen gedurende 35 dagen leidt bovendien tot grote schade voor de regio, van mainport Rotterdam tot ver in het achterland. Ik denk dat het niet goed gaat en daarom hoor ik graag van de Minister of er alternatieven zijn onderzocht, bijvoorbeeld niet 16 uur maar 24 uur werken en de sluisdeuren elders laten maken en er binnen een dag in hangen. Op

dit moment is er sprake van een verlies van 6 miljoen. Ik denk dat we de regio dat niet aan mogen doen.

Kort nog iets over de haventarieven. Daarover heb ik een motie ingediend. De kosten van de NVWA stijgen op dit moment wel, maar andere kosten dalen. Wat is de langetermijnoptie van de Minister?

We stoppen 20 miljoen in de topsectoren Water en Logistiek. Daar komt eigenlijk maar weinig uit. Ik wil van de Minister weten wat we gaan doen om onderzoeks- en ontwikkelprojecten bij het maritieme onderzoek te bevorderen.

Voorzitter, hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Dan moet ik snel zijn, voorzitter.

Wordt over de veerboot Holland-Ameland al overlegd met de provincie? Ik krijg graag een helder tijdpad. Graag straks meer, zou ik bijna zeggen. Ik heb ook nog wat vragen over de reddingsmaatschappij KNRM Noordgat. Is de Minister van zins om met een klachten- of een bemiddelingscommissie te gaan werken? De beleidsdoorlichting scheepvaart zie ik graag veel concreter. Ik heb ook een vraag over de definitiekwesties rond woonboten in de Omgevingswet. Zijn het bouwwerken of niet? Er zit nog steeds veel ruis op de lijn. Wat betreft de EU-richtlijn voor historisch erfgoed zou ik heel graag willen dat het laatste hoofdstuk door de Minister van de plank wordt gehaald, want dat zou onze historische schepen volgens mij verder helpen.

Ik heb nog een korte vraag. Hoe staat het met het openhouden van het Westgat bij Lauwersoog? Ik wil graag dat de Minister de aanbeveling overneemt.

Hoe staat het op dit moment met de afvalproblematiek en de hoge boetes? De herziening van de loodsplicht leidt volgens kenners tot een forse lastenverzwaring voor kleine zeeschepen en volgens mij zouden we dat niet moeten willen. Ik krijg graag de visie van de Minister daarop. Voorzitter, hopelijk ben ik zo nog net binnen de minuut gebleven.

De **voorzitter**: U bent er licht overheen gegaan, maar u hebt ons wel laten zien wat je allemaal in één minuut kunt vragen als je er een wedstrijd van maakt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Mevrouw Jacobi en ik hebben vanmiddag een prachtig stuk, de toekomstvisie Binnenvaart 3.0, in ontvangst genomen. Het is een heel goed voorstel om met nieuwe technologie alle vervoerdersstromen slimmer te benutten. De verlader wil kunnen beschikken over een tool waarop hij kan zien welke modaliteiten en welk aanbod er beschikbaar zijn bij de binnenvaart en het spoor. We moeten informatie bij elkaar brengen om te zorgen voor een betere verknoping van de ladingstromen over de verschillende modaliteiten. Ook in Europa kijkt men hier al naar. Is de Minister bereid om dit voorstel goed te bekijken? Het is overigens ook naar het ministerie gezonden. Ik zeg altijd: het goederenvervoer heeft in feite een soort Uber of Airbnb nodig.

Ik heb ook een heel waslijstje met punten. Ik begin met de regelgeving voor woonschepen, waarover mevrouw Jacobi ook al even sprak. Op dit moment vallen woonschepen niet onder de Woningwet. De nadruk ligt op varende woonschepen, maar er zijn ook stilliggende woonschepen en die moeten natuurlijk niet onder de Woningwet komen te vallen. Is de Minister bereid om daarover met haar collega-minister voor Wonen in overleg te treden?

De inzet van de Minister bij de zeilvaart richting Europa, de bruine vloot, moet erop gericht zijn om het historisch erfgoed niet onder de nieuwbouweisen voor passagiersschepen te laten vallen, maar dat dreigt

nu wel te gebeuren. Dat zou het einde van de bruine vloot zijn. Ik zou daarom graag willen dat de Minister op dit punt een inzet richting Europa pleegt.

Ik wil terugkomen op de uitvoering van een tweetal moties. Hoe staat het met de huisvuilpas? Ik vraag in de motie (31 409, nr. 86) of de kosten daarvan sterk omlaag zouden kunnen worden gebracht, omdat er nu helemaal geen gebruik van wordt gemaakt. De tweede motie (31 409, nr. 87) gaat over de toezichtkosten. We hebben een brief gekregen van de Minister waarin zij twee onderzoeken aankondigt. Als je de brief goed leest, zie je dat er onder aan de pagina staat dat de tarieven waarschijnlijk helemaal niet naar beneden zullen gaan. Dat is niet het signaal dat de Kamer de Minister heeft gegeven. Ik verzoek haar daarom met haar nieuwe collega van EZ rond de tafel te gaan om te bekijken hoe deze motie kan worden uitgevoerd. Het geldt met name de NVWA. De tarieven zijn 42% tot 75% hoger dan in het buitenland en dat moet echt anders! Dat geldt ook voor de Kiwa. Daar moet bijvoorbeeld een scheepskok zes weken op een vergunning wachten en dat kost hem dan ook nog eens € 120. Dit moet echt anders. We zullen dan ook in de volle breedte moeten bekijken of we dit soort instanties goedkoper kunnen laten werken. Het is een prima intentie om kostendekkend te werken, maar dat laat onverlet dat er nu geen enkele prikkel in het systeem zit om goedkoper te gaan werken.

Ik sluit af met een aantal kortere punten. Er is een tekort aan stageplaatsen in de scheepvaart. Wat kunnen we daaraan doen? Kan er misschien samen met het Ministerie van Onderwijs worden bekeken hoe dat probleem kan worden opgelost? We moeten er echt voor zorgen dat we voldoende mensen klaar hebben staan om te werken in de scheep- en binnenvaart.

De Minister heeft tijdens de begrotingsbehandeling een toezegging gedaan over het Twentekanaal, namelijk om te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat die stremming zo kort mogelijk duurt. Dat is echt nodig, want het achterliggende bedrijfsleven heeft hier ontzettend veel last van. Ik zou graag op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen.

Ik bedank de Minister voor haar brief over de vaargeul naar Ameland. Er wordt volgens mij goed gekeken hoe we dat probleem kunnen oplossen. De Kamer heeft ook het signaal gegeven dat hier wat moet gebeuren. Op korte termijn kun je inderdaad maar één ding doen en dat is de problematiek oplossen door de vaartijden aan te passen. Misschien kan dat een tijdelijke oplossing zijn, omdat er toch een definitieve oplossing mogelijk is. Dat er wat moet gebeuren is duidelijk, want nu zijn er aan beide kanten van het water lange wachttijden. We moeten dat niet willen, want dat berokkent het eiland veel schade.

Mevrouw Jacobi heeft Lauwersoog al even genoemd.

De beleidsdoorlichting mag wel iets scherper. Welke prestaties moet je eigenlijk leveren om de doelstellingen te realiseren? Zouden daar ook de toezichtkosten in meegenomen kunnen worden?

Ik heb een vraag over de nieuwe SAR-helikopter. Ik denk dat mevrouw Hachchi daar ook wel over zal beginnen. Er is volgens mij slechts sprake van één springend punt. Ik snap dat niet helemaal, want je kunt wel zeggen dat die helikopter niet in vrieskou hoeft te vliegen, maar volgens mij zijn de problemen op het water juist dan pregnanter. Kan er nog gekeken worden naar mogelijkheden om het wel die icing-helikopter, zoals dat zo mooi heet, te laten worden?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Bij de voorbereiding van dit algemeen overleg kwam ik een krantenpagina tegen waarop staat te lezen: Minister wil ontheffing voor slaapkamerlawaai. Daar staat echt een geweldige glamourfoto onder, inclusief hoofd scheef houden en zo! Het was heel opvallend. Je denkt dan dat Erwin Olaf die foto wel gemaakt zal hebben,

maar eronder staat gewoon «foto rijksoverheid». Dat slaapkamerlawaai heeft met schepen van doen, vandaar dat ik totaal op het verkeerde been werd gezet toen ik dit AO voorbereidde. Het artikel gaat over de eisen die aan de binnenvaart worden gesteld door de Rijnvaartcommissie.

De heer **Bisschop** (SGP): Is het de SP-krant die u daar voor u hebt?

De heer **Smaling** (SP): Dit is de Schuttevaer. Het is gewoon de Schuttevaer; dat had ik er inderdaad bij moeten zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Kunt u die foto niet even verspreiden?

De heer **Smaling** (SP): Die gaan we verspreiden; hij komt in de Handelingen.

Nu weer serieus. Dit artikel gaat over de eisen die de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) stelt en de eisen die binnenkort uit de nieuwe Europese richtlijn van de CESNI (Comité Européen pour l'élaboration des Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure) voort zullen vloeien. Tijdens het begrotingsdebat heeft de Minister, ook naar aanleiding van de moties die daarover waren ingediend, waaronder een motie van de mij dierbare mevrouw De Boer en mijzelf (34 000-XII, nr. 20), gezegd: ik ben er redelijk in geslaagd om wat recht te zetten in het eisenpakket. Uit de binnenvaartsector krijg ik echter terug dat er maar een paar eisen zijn geschrapd of versoepeld op een totaal van 140 stuks. Hoe beoordeelt de Minister dat eisenpakket? Vindt zij dat ze aanzienlijke vorderingen heeft gemaakt en, zo nee, hoe gaat zij daar dan nog harder mee aan de gang? Als je dat niet doet, krijg je een omgekeerde modal shift. Dat is ook een beetje de vrees van de SP-fractie, want wij zijn bang dat veel binnenvaartschepen daardoor alsnog op de schroothoop belanden. Dat willen wij zeker niet zien gebeuren.

Mevrouw Jacobi heeft het gehad over het Twentekanaal en het traject tussen Delden en Hengelo. Er zijn echter ook lange tijd problemen bij Eefde geweest. Ik heb een idee voor die regio. Het is een beetje een wild idee, maar het zou de regio volgens mij kunnen helpen als we het Twentekanaal en het Mittellandkanal aan elkaar zouden koppelen. Het Mittellandkanal gaat ver Duitsland in; het komt zelfs bij Wolfsburg uit. Het zou je zelfs op het idee kunnen brengen om alle Volkswagens gewoon in een schip te stoppen en daar voor de deur af te leveren. Als je het maximale uit de binnenvaart wilt halen, is het helemaal niet gek om daar eens een MIRT-verkenning aan te wijden. Ik kom daar te zijner tijd op terug.

De Minister heeft tijdens de begroting de vragen over het Rekenkamer-rapport over het onderhoud van de vaarwegen beantwoord, maar ik blijf er toch een beetje tegen aanhikken dat de Rekenkamer zegt: naar aanleiding van het door ons becijferde achterstallige onderhoud. De Minister reageert daar namelijk op met: er is geen sprake van grootschalig achterstallig onderhoud. Is dat nu een interpretatieverschil of vindt de Minister dat zij de bevindingen van de Rekenkamer 100% heeft kunnen keepen? Het zou fijn zijn als zij daar nog even op terugkomt.

Hoe staat het met de samenwerking tussen de Europese havens? De samenwerking tussen de Nederlandse havens zelf gaat volgens mij wat beter, maar de samenwerking met Duitse, Franse en Belgische havens is nog steeds lastig. Gezien de discussie over Griekenland vind ik het overigens geen goede zaak dat de Grieken indirect zijn gedwongen om China een positie te geven in de Griekse havens. Hoe ziet de Minister dat en hoe ziet zij de samenwerking tussen de Europese havens verbeteren? Ik heb nog een kort puntje: de marifoonregistratie. Daar staat een heffing op van € 31 en dat is naar mijn mening een belemmering voor de recreatievaart. Ik zou dan ook graag zien dat de Minister die heffing niet effectueert.

Ten slotte het programma voor de mainport Rotterdam. Daarin zit een punt waarover wij al vaker met de voormalige Staatssecretaris van EZ hebben gesproken, maar dat is nu de directe collega van de Minister, namelijk het Buitenland van Rhooen. Ik wil de discussie die we bij EZ hebben gevoerd, niet herhalen, maar ik wil wel graag weten hoeveel er inmiddels is uitgegeven van het bedrag dat voor de herinrichting van het Buitenland van Rhooen was gereserveerd. Ik krijg de indruk dat er veel is uitgegeven, terwijl nog maar een klein deel van het areaal daadwerkelijk is verworven. Dat roept toch de vraag op of we vast moeten houden aan het feit dat er ooit in een planologische kernbeslissing is besloten om dit gebied ondersteboven te gooien. Zijn er misschien toch nog opties in de visie van de Minister om het Buitenland van Rhooen bijvoorbeeld bovenplans te verevenen, om het maar heel simpel uit te drukken? Ik denk dan aan de Krimpenerwaard en het gebied rond Zuidplas, dat zes of zeven meter onder zeeniveau ligt. Tijdens een werkbezoek kortgeleden kreeg ik de indruk dat er daar vrij veel consensus is over de wenselijkheid om dat gebied te verwateren, te vernaturen, en als je dat doet, zou je het Buitenland van Rhooen aan de burenen kunnen laten.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Dit debat gaat uiteraard over scheepvaart. Ik ga mijn collega's niet evenaren als het gaat om het maximaal aantal punten dat we bij dit debat kunnen adresseren. Dat hoeft ook niet, want ik kan me bij heel wat vragen en opmerkingen aansluiten, onder andere de vragen van collega Jacobi over de haventarieven, de sluisenproblematiek en de vergroening. Ik zie de antwoorden van de Minister daarop graag tegemoet.

Ik spits mijn inbreng toe op de Search and Rescue-helikopters, de SAR-reddingshelikopters. Deze Minister draagt per slot van rekening ook de verantwoordelijkheid voor dingen die op zee misgaan. D66 maakt zich ernstige zorgen over de SAR-capaciteit. Ik hoop dat de Minister mij er vanavond van kan overtuigen dat ik geen motie hoef in te dienen waarin de regering wordt verzocht de hele aanbesteding opnieuw te doen. Voorheen verzorgde Defensie de SAR-taak, maar die moet nu wachten op de vervanging van de NH90-helikopter. Daar komt bij dat eind 2013 olie- en gasbedrijven de Minister een brandbrief hebben geschreven omdat ze niet langer de SAR zelf wilden uitvoeren. Mijn eerste vraag is dan ook: waarom heeft het überhaupt tot een brandbrief moeten komen? Waarom duurde het volgens onze informatie vervolgens een jaar langer dan gepland om tot die set van eisen te komen? Had Rijkswaterstaat wel de juiste expertise in huis om zo'n belangrijke aanbesteding in goede banen te leiden? Dat laatste waag ik inmiddels te betwijfelen. De Minister gaf in het vragenuurtje aan niet voor een dubbeltje op de eerste rang te willen zitten, maar toch lijkt het erop dat het budget leidend was en niet de eisen die werden gesteld. Kan de Minister nader ingaan op dit punt? Hoeveel geld maakte zij vrij voor deze aanbesteding? Wat is haar reactie op bronnen van NRC Handelsblad die zeggen dat fabrikanten elkaar vertwijfeld aankeken toen ze hoorden wat het budget van Rijkswaterstaat was? Heeft Rijkswaterstaat signalen van leveranciers genegeerd omdat er niet meer geld was of omdat men eigenlijk geen idee had wat de kosten waren van het eisenpakket?

De grootste zorgen van mijn fractie betreffen het eisenpakket, want op alles wat een volwaardige state of the art uitgeruste heli nodig heeft voor SAR, lijkt te zijn beknibbeld. Allereerst hoeven de heli's niet in alle weersomstandigheden te kunnen vliegen. Dat is vreemd, want bijvoorbeeld de heli's van offshorebedrijven kunnen dit wel. Twee van de drie helikopters hebben geen ingebouwde infraroodcamera, terwijl die wel degelijk substantiële voordelen biedt. Sterker nog, piloten hebben mij aangegeven dat de handheld oplossing, de met de hand te bedienen infraroodcamera, niet eens bruikbaar is. Er is nog geen stoelbrancard en dat lijkt mij toch ook best wel handig voor die SAR-taak. Een van de drie

helikopters kan niet automatisch stilhangen, wat natuurlijk ook onhandig is bij een reddingsoperatie. Ook de grootte van de helikopters staat ter discussie, want ze zouden te klein zijn voor acht passagiers. Acht passagiers betekent dat je minder brandstof mee kunt nemen en dat heeft weer impact op een eventuele reddingsoperatie. Op al die vijf eisen wil ik graag een heel heldere reactie van de Minister. Mijn fractie vraagt zich oprecht af waarom je voor zo'n belangrijke taak dit minimale eisenpakket neerlegt. De Minister zei in het vragenuur dat ze beter zijn dan de vorige, maar dat het natuurlijk nog geen goede helikopters zijn. En we hebben het natuurlijk wel over het redden van mensenlevens!

Kunnen vliegen tijdens vochtig vriesweer, de zogenoemde limited icing-condities, was een van de eisen. De Minister gaf in het vragenuur stellig aan dat volledige anti-icing niet nodig was en dat het voldoende was dat er rekening werd gehouden met het scenario van limited icing-condities. In die brief geeft Airbus, de fabrikant, aan dat de heli's helemaal niet kunnen vliegen in limited icing-condities. Maar de eis is ook helemaal niet – ik lees dat in de brief van de Minister terug – dat ze in die condities kunnen vliegen maar dat ze onder die condities kunnen vliegen. De Minister knikt, maar volgens de informatie die ik heb gekregen, bestaat dat verschil helemaal niet en is er in de regelgeving geen sprake van een verschil tussen «in» of «onder» bepaalde weersomstandigheden vliegen. Kan de Minister dit volgens haar bestaande verschil nog eens uitleggen? Zo ja, waar kan ik dat dan terugvinden in de regelgeving?

Ook heeft D66 informatie bereikt waaruit blijkt dat EASA wel degelijk vliegen onder limited icing-condities verbiedt als helikopters niet gecertificeerd zijn. Dat de invulling van Rijkswaterstaat op dit punt overeen zou komen met de EASA-regelgeving klopt dus niet helemaal. Er zijn inmiddels wel degelijk regels van EASA van kracht en de inhoud daarvan is anders dan die van de regels van Rijkswaterstaat. Gek genoeg ziet de Minister ook in dat dit een probleem is. Ze probeert nu namelijk met apparatuur die icing-condities te detecteren om het probleem alsnog op te lossen. Waarom kiest de Minister hier en bij de infraroodcamera toch voor dergelijke lapmiddelen? Wat gebeurt er als er toch mensen gered moeten worden onder limited icing-condities?

Ik sluit af met het punt van de beschikbaarheid. Kan de Minister garanderen dat de beschikbaarheidseisen – gebleken is dat de helikopter in Rotterdam alleen al voor het loodswezen een slordige duizend vluchten uitvoert – gehaald worden? Ik vraag dat, want ik krijg daar andere signalen over.

Voorzitter, omwille van de tijd laat ik het hierbij.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik zal ook een aantal punten behandelen. Een aantal is al door vorige sprekers aangehaald; die zal ik niet herhalen.

Allereerst het eiland Voorne-Putten. Er zijn nog steeds grote problemen met de Botlekbrug: afstemming met het open- en dichtgaan van andere bruggen is er helemaal niet. Daarom is het eiland vaak afgesloten van het vasteland en dat levert grote problemen op. Het kan grote problemen opleveren als er daadwerkelijk een keer echt iets aan de hand is op een bepaald moment. Kan er een plan komen om de ontsluiting van Voorne-Putten altijd te garanderen, niet alleen om het vliegtuig op Schiphol te halen maar ook het ziekenhuis in Rotterdam, dat daardoor ook vaak minder goed bereikbaar is?

De SP sprak al over de marifoon om op te komen voor de pleziervaart. Ik zou de marifoon en de jaarlijkse certificeringskosten ook even willen aanhalen, maar niet zozeer om de pleziervaart te pleasen – die € 31 per jaar kan er op zichzelf misschien wel best van af – als wel vanwege de veiligheid. Je ziet dat er steeds meer drempels komen om zo'n marifoon aan te schaffen. Mensen denken: ik heb een mobieltje en dus heb ik geen marifoon nodig. Maar als er een groot zeeschip achterop vaart, dan heeft

die kapitein echt niet genoeg aan zijn mobiele telefoon. Je hebt dan een marifoon nodig en elke drempel om een marifoon aan te schaffen zouden wij dan ook liever weggehaald zien. Aangezien de jaarlijkse inningskosten wellicht hoger zijn dan de opbrengst van € 31, vragen wij ons af of we dat niet beter gewoon niet kunnen doen.

Over de KNRM en de bergers hebben we in maart gediscussieerd. Ik heb toen ook een motie (33 450, nr. 37) ingediend over een onafhankelijke tussenpersoon die het geschil tussen de partij de Kustwacht – ik noem die in dezen echt een partij – de KNRM en private bergers zou moeten beslechten. De Minister zei toen: ik ga het eerst zelf proberen via de Kustwacht. Ik heb toen aangegeven: ik zou dat niet doen, want de Kustwacht is onderdeel van de discussie. Door het advies van de Minister haalde de motie het niet. Alle vorige weken maar met name deze week hebben we het bericht gekregen dat het niet is gekomen tot overeenstemming en dat het er op dit moment ook niet naar uitziet dat het binnenkort tot overeenstemming zal komen. Ik vraag de Minister daarom of we toch niet kunnen gaan kijken naar een onafhankelijke tussenpersoon die dat kan gaan regelen. Als het nodig is, zal ik daarover een motie indienen. Daar heb ik natuurlijk een VAO voor nodig.

Ik kom op de vaargeul Holwerd-Ameland. Je zou haast zeggen dat je bijna met de trein sneller in Brussel bent dan met de boot in Ameland. Dat is niet prettig. Het leeft ook enorm op het eiland. Het kan niet zo zijn dat je eigenlijk twee uur moet zitten om op een eiland te komen dat toch relatief dichtbij is. Er moet een oplossing komen. De dienstregeling zou wellicht al aangepast kunnen worden. Kan dat alvast gebeuren? Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat dit eiland snel weer wordt ontsloten? Ik vraag dat, omdat de economie hieronder lijdt, en de inwoners zelf ook.

Over twee punten in het rapport van de Rekenkamer over de hoofdvaarwegen hebben we het al gehad. Toch blijf ik me zorgen maken over het tekort van 0,4 miljard bij het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Het beheer en het onderhoud verdienen echt enorme aandacht. Dat tekort kan wellicht via kasschuiven gedicht worden. Op zichzelf is dat niet prettig en het blijft dan ook de vraag of door alle kasschuiven het geld uiteindelijk wel besteed blijft worden aan de vaarwegen.

De concurrentiepositie van de scheepvaart wil ik graag aanhalen. Het gaat me daarbij met name om MARIN, het Maritiem Research Instituut Nederland. Dat is natuurlijk hét instituut. Dat is het instituut dat op innovatief en technologisch gebied de vooruitgang in Nederland blijft voortstuwen. Vanuit de hele wereld komen mensen naar MARIN om Nederlandse kennis te kopen. We zien dat de rijksoverheid daar steeds minder geld in steekt en daardoor komt volgens mij de onafhankelijkheid van het instituut enigszins onder druk te staan. En wat ik eigenlijk ook niet zo netjes vind, is dat de overheid al een relatief kleine bijdrage levert aan het instituut – oorspronkelijk was er 3,7 miljoen en dat was destijds 50% van de hele omzet – en dat we nu nog minder dan wat historisch was afgesproken, aan MARIN geven, ook al haalt het zo veel geld en kennis voor Nederland binnen. We komen nu zelfs uit onder de afspraken die destijds met MARIN en het betrokken bedrijfsleven zijn gemaakt. Dat vind ik een heel slechte zaak. Ik vind dat we de afspraak van weleer na moeten komen.

Tot slot maak ik een opmerking over Covadem, een innovatief systeem om de diepte van de vaarwegen te meten ten opzichte van de diepte en de ligging van schepen. Dat systeem is zeer innovatief en kan ervoor zorgen dat we onze schepen en vaarwegen optimaal gebruiken, wat leidt tot brandstof- en tijdsbesparing. Het staat op het randje van echt naar de markt gaan. Het heeft nog wel een duw in de rug nodig en daarom vraag ik de Minister of hij bereid is om met de partners die hiermee te maken hebben, om de tafel te gaan om te bekijken hoe we dit innovatieve systeem in Nederland werkelijk fatsoenlijk op de markt kunnen zetten.



De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik was van plan om vier punten aan te snijden: de sluisen in het Twentekanaal, marifoonregistratie, het realtime meten van de diepte van vaarwegen en de tarieven van de importcontroles. Alle vier de punten zijn inmiddels uitvoerig aan de orde geweest. Ik sluit mij aan bij datgene wat voorgaande sprekers op die thema's hebben benoemd en daardoor kan ik mij beperken tot een paar aanvullende opmerkingen. Voor de rest voeg ik mij bij de opmerkingen die collega's op die onderdelen hebben gemaakt. Bij de begrotingsbehandeling zijn de sluisen van Twente natuurlijk ook aan de orde gekomen. De Minister gaf toen aan dat de nieuwe sluisdeuren ongeveer een miljoen euro duurder zijn. De brancheorganisatie EVO geeft echter aan dat het om ongeveer de helft gaat. Dat scheelt nogal wat en daarom zou ik de Minister willen vragen om mij daar wat meer inzicht in te geven. Ik sluit mij verder aan bij de vraag of de Minister de mogelijke extra kosten van het ene of het andere alternatief serieus wil afwegen tegen de forse kostenbesparing die het het bedrijfsleven oplevert. Bij de marifoonregistratie steek ik ook in op het punt van de veiligheid. Ik voeg mij dus bij de opmerkingen van collega Van Helvert. Met name vanwege de veiligheid moet die marifoon ook in de pleziervaart aanwezig zijn. Ik vind daarom ook dat de drempel zo laag mogelijk moet worden gehouden. Het is mij dan ook niet duidelijk waarom die heffing nu weer ingevoerd zou moeten worden. In de begroting van het Ministerie van Economische Zaken wordt met welgeteld één zin aangegeven dat het nu eenmaal de beleidslijn is om werkzaamheden als het even kan door te belasten aan de markt. Mooi, daar kan ik het in zijn algemeenheid ook wel mee eens zijn, maar als dat de enige parameter is, is het wel een beetje erg kort door de bocht. Ik probeer het zo vriendelijk mogelijk te zeggen. Het aspect van veiligheid lijkt hierdoor volledig uit beeld verdwenen te zijn. Ik verzoek de Minister dan ook om ervoor te zorgen dat de heffing van tafel gaat.

Het project voor het realtime meten van de diepte van vaarwegen heeft zich op kleine schaal bewezen. Voor de stap naar de markt is inderdaad een duwtje in de rug nodig. De overheid laat het op dit moment een beetje afweten, maar het past natuurlijk wel in de Nederlandse traditie van innovatie en vernieuwing dat de Minister in overleg met de betrokken partijen ervoor gaat zorgen dat dit project wordt opgeschaald met bijvoorbeeld een eenmalige impuls. Is de Minister daartoe bereid? Zo ja, dan voegt zij zich in de glorieuze traditie van de Gouden Eeuw.

De heer **Van Helvert** (CDA): De foto hebben we al.

De heer **Bisschop** (SGP): Ja, en de heer Van Helvert maakt er straks vast een schilderij van!  
Ik voeg mij bij de kritische noten die over de tarieven voor de importcontroles zijn gekraakt. Ik constateer verder dat de Minister probeert om de hoge tarieven een beetje te vergoelijken door te stellen dat de totale havenaanloop- en doorvoerkosten vergelijkbaar zijn met die in de ons omringende landen. Dat is mooi maar nog geen reden om de hoge tarieven te handhaven. Integendeel, het biedt je een kans om je concurrentiepositie uit te nutten. De SGP vraagt de Minister om de aangenomen motie-Jacobi/De Boer van juli 2015 (31 409, nr. 87), waaraan ook collega Jacobi refereerde, uit te voeren en dus werk te maken van lagere tarieven.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik bedank de Minister voor haar aanwezigheid samen met mij bij het Maritime Awards Gala. Ik hoor hier altijd heel mooie woorden over de maritieme sector, maar de Minister voegt ook de daad bij het woord: ze heeft het vorig jaar rond deze tijd toegezegd en ze was er ook. Ze heeft er bovendien ook nog eens heel mooi gesproken.

Ik werkte op mijn werkkamer nog wat rijst naar binnen omdat ik nog niet had kunnen eten en daarom hoorde ik niet hier maar op mijn kamer mevrouw Jacobi praten over de scheepvaart als een belangrijke sector voor onze economie. Desondanks sta ik daar meestal alleen: ik ben het enige Kamerlid dat daar komt. Ik zie daar nooit een ander Kamerlid. Nooit! Excuus, ik heb mevrouw De Boer daar wel een keer gezien. Mevrouw De Boer is er één keer geweest; dat klopt.

Ik wil iedereen echt oproepen om zijn gezicht daar te laten zien. Je leert er overigens ook nog een heleboel. Zo hoorde ik de laatste keer dat de nafaanciering een groot probleem is. Zo financiert Atradius alleen na als een schip in het buitenland en niet in Nederland wordt gebouwd. Kan de Minister daarop reageren? Mensen klaagden daar ook heel veel over de Jones Act. Kan die niet worden uitgebreid naar schepen die in Europa zijn gebouwd? Ik heb hierover al eens eerder vragen gesteld, maar misschien wil de Minister er nu nog een keer op ingaan.

Wat gaat de Minister doen om de scheepvaart, de scheepsbouw, de mainport Rotterdam en de hele maritieme sector concurrentiebestendig te houden? Het gaat om mensen die altijd zelf hun broek op hebben gehouden. En laten we wel wezen: die zijn er niet zo heel veel in Nederland.

Ik sluit mij aan bij heel veel van wat er is gezegd. Dat geldt ook voor de oproep van de heer Van Helvert om meer steun te bieden aan MARIN. Ik steun die oproep, want ik deel hoe belangrijk MARIN is. Mochten er acties komen, dan steun ik die ook graag.

Van het veld hoor ik nog steeds dat de boetes die op de Nederlandse wateren worden uitgedeeld aan binnenvaartschepen, extreem hoog zijn. Kan de Minister aangeven wat de stand van zaken is? Ik meen te weten dat hieraan iets gedaan zou worden, maar wat de stand van zaken is, weet ik helaas niet.

Hoe is het op dit moment gesteld met de ligplaatsen voor binnenvaartschepen? Wat is daarvan de stand van zaken?

Ik ben het eens met wat er is gezegd over het gebruik van de marifoon door de pleziervaart. We moeten inderdaad de kosten voor de marifoonregistratie onmiddellijk afschaffen. Het is er allemaal nog maar net, maar een mensenleven telt zwaarder dan geld. De Minister kan op haar ministerie volgens mij best wel ergens een dekking vandaan halen. Alstublieft een reactie.

Kan de Minister reageren op de uitspraak van het Centraal Overleg Vaarwegen dat men zich grote zorgen maakt over het tekort aan financiële middelen voor het behoud en het onderhoud van vaarwegen? Volgens de Algemene Rekenkamer dreigt er een tekort van 400 miljoen. Kan de Minister daarop reageren? Wat gaat zijn hieraan doen?

Ik steun mevrouw Jacobi in wat zij heeft gezegd over de havengelden. Gelukkig kan ik hierover kort zijn, want mijn spreektijd is maar kort. Ik heb ook een vraag over het onderhoud aan de sluizen bij Delden en Hengelo: is de Minister bereid om te bekijken of er 24 uur per dag aan deze sluizen kan worden gewerkt?

De heer **Bisschop** (SGP): Zes dagen in de week, graag.

De heer **Graus** (PVV): Vooruit, ik ga mee met mijn collega van de SGP-mannenbroeders.

Die 24 uur is nodig, omdat de stremming dan volgens mijn informatie met tien dagen kan worden bekort.

Mijn collega van de VVD sprak al over de huisvuilmoties. Ik heb hierover eerder ook tal van moties ingediend, maar helaas zijn die altijd verworpen. Ik heb het dus al vaker gehad over die dubbele en driedubbele heffingen en ik hoor dan ook graag wat de Minister nu eindelijk gaat doen om te voorkomen dat we telkens weer met lege handen naar de mensen die hierover klagen toe moeten.

Ik heb in het verleden al vaker aan de orde gesteld dat we de schippers in de kou laten staan. Ik doel dan natuurlijk op de afspraken die met Denemarken zijn gemaakt. Schippers schrijven mij dat de Tweede Kamer hiervan geen seconde wakker ligt. De Tweede Kamer zou volgens die mensen uit keffertjes bestaan die alleen maar vragen stellen. Ik weet niet of degenen die dat geschreven hebben, hier in de zaal zitten, maar dat is natuurlijk niet waar; zij kletsen uit hun nek. We hebben hier heel vaak naar gevraagd, maar de regering doet gewoon heel weinig. Ik ben geen bewindspersoon! Ik moet het dus doen met vragen. Eventueel ben ik bereid om hierover moties in te dienen. Ik word dan van een keffertje een beetje een pitbull. Er zijn natuurlijk niet zo veel scheepvaartdebatten en daardoor blijft het vaak maanden liggen. Daar kunnen wij niets aan doen. Ik wil dat toch even gezegd hebben, mijnheer de voorzitter. Wat gaat de Minister doen om het probleem op te lossen? Er moet natuurlijk een gelijk speelveld komen. Er is al een VAO aangekondigd en ik overweeg om tijdens dat VAO een motie in te dienen om de Kamer hierover een uitspraak te laten doen. Ik vraag het echt al voor de zoveelste keer. Het kan niet zo zijn dat Deense zeilschepen de hele Oostzee mogen bezeilen en Nederlandse zeilschepen niet. Dat kan natuurlijk niet. Voor vanavond wil ik het daar graag bij laten, voorzitter.

Schorsing van 18.36 uur tot 18.46 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren, de beurt is nu aan de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik geef haar echter pas het woord, nadat ik de leden van de commissie heb voorgesteld om te beginnen met twee interrupties per persoon.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, ik bedank u voor de korte schorsing, want door de grote diversiteit aan kleinere onderwerpen, moest ik mijn vragen echt even ordenen. Mevrouw Jacobi zei dat terecht, maar dat laat natuurlijk onverlet dat het belangrijk is om alle vragen goed te beantwoorden. Uiteindelijk kunnen die kleine punten namelijk wel grote gevolgen hebben. Ik beantwoord de vragen aan de hand van de volgende kopjes: binnenvaart, scheepvaart, Rijkswaterstaat infrastructuur, SAR en varia. Als iemand denkt «mijn punt is nog niet aan de orde geweest» moet hij of zij even wachten op de varia. Als de vraag dan nog niet aan de orde is geweest, moet ik natuurlijk wel even aan mijn jasje worden getrokken.

Ik begin met de toekomstvisie Binnenvaart 3.0. Ik heb dat stuk met belangstelling gelezen. Ik zie ook heel veel projecten terugkomen waarbij mijn ministerie een rol heeft gespeeld. Dat loopt van het gebruik van het AIS (Automatic Identification System) tot en met wifi op de sluisen, Covadem, de verkeerscentrale van morgen en het subsidieprogramma Innovaties duurzame binnenvaart. Ik denk dat er een heleboel belangwekkende en noodzakelijke zaken in staan om de binnenvaart te versterken. Ik ben op dit moment verder bezig met een green deal met de sector over on-board monitoring; ik kom daar zo nog wat diepgaander op terug. Ik vind het in ieder geval heel positief dat de sector met dit project wil voortbouwen op de eerdere initiatieven en de kansen die de moderne technologie biedt en dat de sector die verder wil verkennen. Ik denk dat dit essentieel is. Het is eigenlijk voor alle vormen van vervoer belangrijk en dus ook voor deze sector. Ik zal via mijn contacten met de betrokken partijen de verdere uitwerking met aandacht volgen. Daar waar we samen projecten doen, zal ik die ook samen oppakken.

Ik ben met Covadem in gesprek over deelname aan een mogelijke green deal. We hebben Covadem ook in het verleden gestimuleerd, omdat het een interessant project en instrument is om effectiever te varen en te beladen. Het voordeel belandt bij de schipper en dat is ook interessant. Vanuit de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)

hebben wij Covadem ondersteund om het systeem zich in de praktijk te laten bewijzen. Nu is het eigenlijk aan de sector zelf om de laatste stap te zetten en het instrument te omarmen. De overheid is vaak initiator of mede-initiator van innovaties, maar op een gegeven moment is het aan de markt. Maar ook ik hoor geluiden dat men nog niet onmiddellijk door de markt wordt besprongen en daarom ben ik met Covadem in gesprek over de mogelijkheden van een green deal.

Met zo'n green deal zou je, als het een succes wordt, op grotere schaal met schepen kunnen gaan meten. Dat zou voor Covadem een verbreding en een opschaling betekenen, maar nogmaals, ik waak ervoor om te zeggen «ik neem het over». De commissie zal begrijpen waarom, want uiteindelijk moet de markt het zelf wel willen. Ik ben dus bereid om een tweede stap te zetten en te bekijken of we via een green deal de markt hiervoor kunnen interesseren. MARIN bereidt de komende maanden een uitwerking voor voor de bredere vervolgvragen naar wie er nog meer baat kan hebben bij dergelijke gegevens. Wellicht gaat dat ook nog helpen.

De CCR is ook een terugkerend thema in de commissie. Wat zijn nu de eisen die aan de binnenvaart worden gesteld? Ik heb inderdaad tijdens de begrotingsbehandeling verteld dat ik blij was dat we op een aantal punten resultaten hebben kunnen boeken. De heer Smaling vraagt of ik blij genoeg ben, omdat er heel veel regels in de binnenvaartsector zijn. Ik ben me er heel goed van bewust dat er heel veel regels zijn. Sommige zijn gewoon ook terecht, bijvoorbeeld regels over veiligheid of milieu. Het is van belang om dergelijke regels te stellen. Van sommige regels kun je je afvragen of ze niet te betuttelend zijn of dat ze van partijen niet te veel eisen om te investeren op de korte en de middellange termijn. Ik ben daarover continu in gesprek in de CCR. Zelf vind ik dat het goed geslaagd is, omdat wij, zoals de Kamer weet, niet eenzijdig dit soort regels kunnen aanpassen. Daarvoor hebben we altijd de medewerking van andere landen in die commissie nodig. Je moet altijd met een meerderheid tot een aanpassing komen. Ik blijf daarop zitten en daar aandacht voor vragen. Tijdens ons voorzitterschap van de Europese Unie zullen we ook weer wat versoepelingen en versimpelingen gaan regelen. Daar ben ik dan dus ook bij. De commissie kan me daar elke keer weer op bevragen, want voor mij heeft dit onderwerp grote prioriteit. Maar goed, dit onderwerp komt ook elke keer weer terug.

De heer **Smaling** (SP): Met dat laatste ben ik blij. Kan de Minister wel een concreet plan op tafel leggen, zeker ook gelet op dat voorzitterschap, om bijvoorbeeld eind juni een aantal van die knellende CCR-regels versoepeld of van tafel te hebben? Ik begrijp dat daarvoor een meerderheid nodig is, dat dat niet zomaar eenzijdig kan, maar het zou ook voor de sector fijn zijn als er bijvoorbeeld een streefdoel is van regels die eventueel van de lijst af kunnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De overgangstermijnen die waren gesteld voor de invoering van die regels, die in 2010 en 2015 waren afgelopen, hebben we nu verlengd tot 2020. Dat geeft de sector in ieder geval al veel meer de mogelijkheid om, mochten er toch aanpassingen komen, die gevraagde aanpassingen dan te realiseren, zodat niet tussendoor onnodige kosten gemaakt hoeven te worden. Ik denk dat dat al een goede stap was. Gelet op de moeite die het heeft gekost om die verlenging te krijgen, is mijn inschatting dat ik van de collega-landen niet een-twee-drie nog meer verruiming kan krijgen. We zijn echter wel heel specifiek bezig. Een van de onderwerpen op de agenda van de EU is het aanpassen van de beroepskwalificaties, waardoor het makkelijker en aantrekkelijker wordt voor mensen om toe te treden tot de binnenvaartsector. Zo pakken we per keer onderwerpen aan die we van belang vinden om op te lossen.

De heer **Smaling** (SP): Die inspanning wordt zeer gewaardeerd, laat dat duidelijk zijn. Zou het echter niet toch een idee zijn om een aantal van die knellendste regels te benoemen – daarover moet je het dan wel eens zijn met de binnenvaartsector en de partnerlanden – en ernaar te streven dat die op een gegeven moment versoepeld of afgeschaft worden? Het blijft namelijk zowel voor de sector als voor ons wat te vrijblijvend als de Minister alleen maar benoemt wat is gelukt en wat niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien helpt het als ik de heer Smaling inzicht geef in waar we nu mee bezig zijn. We werken natuurlijk altijd door. Over een aantal van de elementen waarvoor we een verlenging van de termijn hebben kunnen krijgen, zijn we in gesprek met allerlei technische commissies om te bekijken of we daaraan niet of op een andere manier invulling kunnen geven. Ik proef bij de heer Smaling een beetje de wens om wat meer inzicht te krijgen in waar ik op dit moment eigenlijk allemaal mee bezig ben en om bij de onderwerpen die daarnaast nu spelen, zoals de beroepskwalificaties, of die eraan komen, te horen hoe Nederland erin zit en wat ik ga doen om de regels zo veel mogelijk binnen de perken te krijgen. Het lijkt me goed om daar met een totaalplaatje inzicht in te geven. We moeten bekijken wat een handig moment is om dat te geven. We zijn echter al op diverse vlakken bezig. We praten natuurlijk ook met de sector. We weten dus waar de pijn zit. Maar, nogmaals, we willen ook weer niet alles weghalen. Sommige regels zijn goed, ook voor de sector zelf, al zul je dat misschien niet altijd vinden als je zelf een investering in je schip moet doen. We spreken hier ook over vergroening en veiligheid. Daar moet je regels voor hebben. Er zijn echter ook regels waarvan ik, evenals de sector, vind dat ze voor een individueel schip te zwaar, too much, zijn en te veel investering vergen in relatie tot het onderwerp in kwestie. Ik geef dus graag een keer inzicht in het totaal van waar we mee bezig zijn en van wat er waar ligt aan onderwerpen. Volgens mij hebben we dat in het verleden ook al eens gedaan, maar ik zal dat nog even opzoeken.

Er is gevraagd naar vergroening van de binnenvaart. Ik denk dat het ook breder geldt, voor de hele scheepvaart, maar laat ik het nu betrekken op de binnenvaart. Er wordt bijvoorbeeld gevraagd naar het stimuleren van het gebruik van lng. Nederland zou daarin voorop moeten lopen. Mij werd gevraagd naar het gebruik van lng bij kleine schepen. Ik ben heel blij met alle initiatieven om alternatieve brandstoffen te gebruiken of het gebruik daarvan te stimuleren. Dat sluit ook heel goed aan bij de brandstofvisie, die onder aanvoering van mijn departement is opgesteld als uitwerking van het SER-energieakkoord. André Hof, die werd genoemd, werkt bij een van de grote brandstofleveranciers. Deze nemen, terecht, het initiatief om ook de aanleg van bunkerstations voor lng te stimuleren. Zij stimuleren ook het gebruik van lng als brandstof. Wij zijn verantwoordelijk voor bijvoorbeeld de regelgeving. In de CCR en in de EU hebben we net overeenstemming bereikt over de regels voor lng als scheepsbrandstof. Via de CCR worden we ook op de hoogte gehouden van technische ontwikkelingen in andere landen. Daar doet men bijvoorbeeld onderzoek naar de toepassing van vrachtwagenmotoren in kleinere schepen. Ook dat is een initiatief dat op dit moment loopt. Wij omarmen dat lng-gebruik en proberen dat via regelgeving te stimuleren.

Hoe gaat het met de green deal «on board monitoring»? Ik had het daar net kort al even over. Het overleg tussen partijen loopt. Er komen lastige vragen over techniek en over de haalbaarheid van het meten aan boord aan de orde. Meerdere partijen zijn aan het meten in het kader van andere projecten. Andere staan op het punt om projecten te starten met nagenoeg dezelfde doelstelling. Bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland is daarmee bezig. Ik hoop dat partijen bereid zijn om de lopende trajecten onder de vlag «green deal» te brengen. Dat vergroot namelijk de haalbaarheid en vermindert de operationele kosten voor hardware en

metingen. Ook hier ligt in eerste instantie het initiatief bij de markt. Het zijn ook marktpartijen die om de green deal hebben gevraagd. Ik verwacht voor het einde van dit jaar een conclusie te kunnen trekken over de slaagkans van de green deal «on board monitoring».

Er is ook gevraagd naar woonschepen. Dit is een onderwerp dat ook bij een andere collega in de portefeuille zit. Ik heb er zo meteen nog zo eentje. Ik kan wel aangeven hoe ik ertegen aankijk. Vooruitlopend op de Omgevingswet wordt op dit moment de Woningwet herzien, juist ook met het oog op dit onderwerp. De vraag ging erover dat er schepen zijn die niet meer varen maar wel schip zijn en dat die er niet meer onder zouden moeten vallen. Dit is het dossier van collega Blok, de Minister voor Wonen en Rijksdienst. Hij wil middels een wijziging de juridische onduidelijkheid over deze drijvende objecten wegnemen. Het ligt momenteel bij de Raad van State. Het is dus nog niet openbaar. Ik kan dus ook niet zeggen wat er precies wel en niet in staat, maar bij de behandeling van het wetsvoorstel heeft de Kamer uiteraard de gelegenheid om uitgebreid met Minister Blok op dit punt van gedachten te wisselen. Te zijner tijd zal in de Omgevingswet de lijn van de Woningwet worden overgenomen. De Omgevingswet dicteert dus niet wat er in de Woningwet komt te staan. Andersom neem de Omgevingswet wel op wat hierover in de Woningwet staat. Het komt dus terug in de algemene commissie voor Wonen en Rijksdienst.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het gaat erom dat er historische schepen of andere schepen aan wal liggen die soms geen motor hebben maar verder nog wel origineel zijn. Een schip blijft een schip, zo is ons standpunt. Er is nog veel definitieruis in het verhaal. Wat is precies een bouwwerk en wanneer is iets dat niet? Als het gaat varen, is het geen bouwwerk maar als het iets is zonder motor waarvan iedereen denkt dat het gewoon een mooi schip is, dan is het wel een bouwwerk. Dat gaat niet goed. Dat is één kant van de zaak. We moeten al onze schepen een duidelijke positie geven, evenals de binnenvaarthavens die hierbij betrokken zijn. Waar gaat het om? Waarom is dit gevraagd? Ikzelf en anderen die hierover vragen hebben gesteld, willen graag dat deze Minister contact zoekt met die andere Minister om deze zaak vanaf vandaag kort te sluiten. Daar zitten we op te hameren. Het lijkt er nu een beetje op alsof wordt gezegd: Minister Blok heeft een mooie wet uit te voeren en gaat het allemaal wel uitwerken, en als er straks problemen zijn, dan horen we dat wel een keer. Dat willen we nou net niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor de oproep van de Kamer goed, maar het is ook de bedoeling dat de Kamer discussieert met de inhoudelijk verantwoordelijke Minister. Het is heel moeilijk om iets toe te zeggen op het dossier van een ander. Ik ga graag met de heer Blok in gesprek. Ik ken de Woningwet niet uit mijn hoofd – dat zullen de woordvoerders mij vergeven – maar wat ik ervan lees is dat hij wijzigingen heeft opgesteld om de situatie te verduidelijken. Ik ken die wijzigingen niet. Ik kan nu dus ook niet op inhoudelijke gronden inschatten of daarin staat hetgeen de Kamer wenst of niet wenst. Misschien is dat het geval, maar misschien ook niet. Verder ligt het inmiddels bij de Raad van State. Daarna komt het bij de Kamer. Het komt niet eerst weer terug in de ministerraad. Ik kan zeker de wensen en ideeën van de Kamer doorgeven, maar we zijn nu al zover dat het wetsvoorstel straks bij de Kamer komt. Er is dus voor de Kamer nog niets verloren, want de woordvoerders van deze commissie of hun collega's van een andere commissie kunnen het debat met Minister Blok nog uitgebreid voeren.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Dat is inderdaad een mooi moment daarvoor. Het lijkt mij echter niet onverstandig als de Minister of haar ministerie dit

kortsluit en de sector de mogelijkheid biedt om de nog steeds bestaande zorgen en onduidelijkheden naar voren te brengen. Dit is het Ministerie van de schepen. Deze Minister moet niet blijven stilzitten totdat de zaak ooit eens een keer naar de Kamer komt. Daarmee zouden we elkaar geen dienst bewijzen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had tot nu toe geen signaal dat er op dit punt een probleem lag. Ik heb dus ook niet specifiek gekeken hoe het in de Woningwet zal worden verwoord. Ik heb begrepen dat Minister Blok juist heeft geprobeerd om de juridische onduidelijkheid weg te nemen. Ik hoop dat dat de goede kant uitwerkt. Ik zal hem de zorg van de Kamer doorgeven. Ook zal ik er vanaf dit moment zelf op letten.

Ik krijg nu zelfs een nieuwsbericht van BZK binnen, maar dat zal ik nu niet gaan voorlezen!

Er is ook een vraag gesteld met betrekking tot het historisch erfgoed en de laatste hoofdstukken van de EU-richtlijn. De EU-richtlijn met technische regels voor binnenvaartschepen wordt op dit moment herzien. Voor historische vaartuigen is een apart hoofdstuk opgesteld. Een schip kan een certificaat krijgen, waarmee rekening wordt gehouden met de historische waarde van het schip. Voorwaarde is dan wel dat het schip voornamelijk voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt. Varend erfgoed dat niet professioneel wordt gebruikt, kan ook worden gecertificeerd als pleziervaartuig. Daar is nog heel lang de tijd voor, namelijk tot 30 december 2018. Als dat certificaat is verkregen, dan hoeft niet aan de technische regelgeving te worden voldaan. Uiteindelijk moeten die vaartuigen natuurlijk geen gevaar vormen. Dat is altijd belangrijk. Er is volgens mij dus veel ruimte. De Europese Commissie brengt dit in procedure. Verwacht wordt dat dit zal gebeuren na de wijziging van de technische richtlijn die nu in behandeling is. Er wordt dus een aparte mogelijkheid voor historisch erfgoed geschapen om onder de technische regels uit te komen.

Een aantal commissieleden, niet alleen mevrouw De Boer, vroegen hoe het zit met de huisvuilpas. Wat is de stand van zaken en wat zijn de kosten? Ik noem een paar dingen. Onlangs heb ik gesproken met een aantal dames uit de binnenvaart. Zij lieten mij zien hoe het gaat met huisvuil op een binnenvaartschip. Aan de ene kant hebben we gezegd: gij zult, net als alle andere partijen in het land, betalen voor het kwijtraken van uw afval. Aan de andere kant hebben we ook gezegd: we moeten dan wel voldoende containers en dergelijke neerzetten. We hebben met elkaar gesproken over hoe dat dan gaat in de praktijk. Ik heb gezien dat het op een aantal punten echt wel complex is. Je ligt met je schip bijvoorbeeld in een sluis en moet zo'n beetje met je vuilniszak op je rug een trapje opklimmen, je zak snel in de container gooien en dan weer heel hard terug naar het schip omdat het al bijna de sluis uitgaat. Dat is natuurlijk geen doen.

Na overleg met de sector hebben we het aantal containers uitgebreid. Daardoor zijn ook de kosten per saldo verlaagd. Er zijn op dit moment 450 abonnementen. Er wordt dus wel gebruik van gemaakt. Ik heb de Kamer echter ook toegezegd om de huisvuilpas te evalueren. Tegen de gebruikers met wie ik heb gesproken, maar natuurlijk ook tegen de brancheorganisatie, heb ik gezegd dat men specifieke problemen bij ons onder de aandacht kan brengen. Natuurlijk streven we naar een nog verdere verlaging van de kosten, omdat we willen dat nog meer partijen eraan deelnemen. Het is ook een beetje aan onszelf. Door meer containers neer te zetten proberen we het aantrekkelijker te maken. We moeten er echter ook zelf voor zorgen dat het werkelijk aantrekkelijker wordt. We voeren hier namelijk steeds een discussie over de vraag of we het überhaupt wel moeten doen. Sommigen zitten daardoor een beetje af te wachten: zal ik nu wel of niet zo'n abonnement nemen? Dat maakt het

moeijker om de prijs te laten zakken. Er zijn nu echter 450 abonnementen, het aantal containers is uitgebreid en de kosten zijn daardoor per saldo verlaagd. Ik ga het evalueren en zal, zoals beloofd, daarmee bij de commissie terugkomen.

Ik heb nog twee onderwerpen op dit vlak. Ik zei zojuist dat er twee onderwerpen waren die niet direct bij mijn ministerie liggen. Marifoonregistratie is dat andere onderwerp. De registratiekosten zijn in 2007 afgeschaft. In 2016 worden die heringevoerd. Die keuze voor herinvoering ligt bij het Ministerie van Economische Zaken. Het doorberekenen van door de overheid gemaakte kosten aan de gebruikers is ook in lijn met het kabinetsbeleid. Door een van de leden werd gezegd: dit staat er wel, maar ik ben het er niet mee eens. Ik zet mij in voor de nautische veiligheid. Ik zal dus ook de effecten van deze maatregel monitoren. Als de negatieve effecten te groot blijken te zijn, dan zal ik in gesprek gaan met de koepelorganisaties. Ook hiervoor geldt echter dat het bij een ander ministerie ligt, namelijk dat van Economische Zaken. Volgens mij wordt de EZ-begroting op dit moment behandeld. Het is het beste om het wel of niet terugdraaien van de maatregel daarbij aan de orde te stellen. Ik kom op de ligplaatsen, het laatste onderwerp wat betreft de binnenvaart. Onder anderen de heer Graus vroeg of er voldoende ligplaatsen zijn. Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen. Dat tekort pak ik in het MIRT aan. Het gaat om tekorten op de Waal, de IJssel, het Merwedekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Rijn-Scheldekanaal. Naar aanleiding van een amendement heb ik eind 2011 daarnaast ook 6 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanleg van eenvoudige ligplaatsen. Daarmee zijn recentelijk al 51 ligplaatsen op de Maas gerealiseerd. In 2015 worden nog 10 ligplaatsen op het Amsterdam-Rijnkanaal en 5 ligplaatsen bij de sluis van Lemmer gerealiseerd. In 2016 komen er verder nog 10 ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding bij. De aanpak van de andere ligplaatstekorten zal in de komende jaren plaatsvinden via de lopende MIRT-studies. Net als bij andere modaliteiten zijn er vaak meer wensen dan er geld is. Aan het eind van het geld is er dan nog steeds een lijstje. Elke keer doen we een beetje en gaan we een stukje verder. We hebben in ieder geval al vrij veel op het programma gehad en er staat voor komend jaar ook nog heel wat op.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb toch nog twee vragen. Kan de Minister nog iets zeggen over de nog steeds te hoge boetes die worden uitgedeeld aan binnenvaartschippers? Wij hebben gehoord dat dit het geval is. Verder heb ik nog een vraag over de huisvuilregistratie. De Minister had toegezegd om daarop terug te komen. Wanneer ongeveer? Dan weten we waar we aan toe zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De evaluatie van de huisvuilregistratie zal in 2016 plaatsvinden. Dat heb ik al eerder met de Kamer afgesproken. Het onderwerp «boetes» valt onder de varia. Ik kan even zien of ik de antwoorden daarover uit de stapel voor me kan peuteren.

De heer **Graus** (PVV): Ik wacht het wel even af.

De **voorzitter**: Wanneer in 2016 komt die evaluatie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarover moet ik even overleggen. De uitkomst: op 1 juli. Aan het einde vroeg volgens mij de heer Graus wat ik doe om de mooie sector van de scheepvaart te ondersteunen. Dat is altijd een mooie open, brede vraag. Zoals bekend hebben we vorig jaar een maritieme strategie opgesteld, met een werkbare agenda. Inmiddels zijn al heel veel punten samen met de sector afgehandeld. Ik heb daarover afgelopen maandag



inderdaad iets verteld. Dat was tijdens het Maritime Awards Gala. Daar waren heel mooie innovaties in de sector te zien. Het is zeker aan te raden om daarvan kennis te nemen. Daarvoor hoeven de woordvoerders niet per se naar het gala. Zij kunnen ook op andere momenten de sector bevragen en bezoeken. Ik was in elk geval onder de indruk van wat ik aan nieuwe ideeën zag, zoals innovaties op het gebied van brandstofbesparing en efficiency bij het bouwen van schepen.

Het is een mooie sector. Het is inderdaad van belang dat overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen heel goed samenwerken. We zijn namelijk heel goed, zoals ik hier in het verleden ook al heb gezegd, toen we de maritieme strategie gingen vaststellen. We hebben bijvoorbeeld een enorm goede haveninfrastructuur, maar de concurrentie wereldwijd is wel heel groot. Je moet altijd vooruit blijven denken. Bieden we nog het juiste klimaat qua regelgeving? Kunnen we de juiste instroom van mensen organiseren zodat de sector goede medewerkers heeft? Hoe zit het met de Europese regelgeving? Wat is je invloed daarin? Hoe zit het met de milieueisen en andere vraagstukken? In de maritieme strategie komen al deze onderwerpen aan de orde. Maar ook op andere onderwerpen wordt ingegaan. Is er voor de havens ruimte voor groei? Hoe zit het met de internationale samenwerking? Op dit laatste ga ik straks overigens nog wat dieper in. Die maritieme strategie ligt er dus. Er zit ook een concrete agenda aan vast: het is niet slechts een verhaal, maar het is een doeding. Daar gaan we samen mee aan de slag.

Wat doen we om het tekort aan stageplaatsen in de scheepvaart aan te pakken? In de afgelopen jaren zijn er veel nieuwe studenten begonnen aan een nautische opleiding. Het zijn er zo veel dat er inmiddels een tekort is ontstaan aan stageplaatsen voor studenten. Ik denk dat de crisis daar ook een effect op heeft gehad. Dan wordt dit soort banen namelijk ineens weer een stuk aantrekkelijker, omdat die vaak ook werkzekerheid bieden na afronding van de opleiding. Ik ben heel blij dat er zo veel jongeren kiezen voor een maritieme opleiding. Dat is ook heel belangrijk voor deze sector. Het is echter wel een probleem als er onvoldoende stageplekken zijn. Ik heb begrepen en weet ook dat er in de sector heel veel aandacht voor dit probleem is en dat verreweg de meeste studenten nu ook een stageplek hebben gevonden. Dat is mooi. Het creëren van stageplekken gebeurt natuurlijk ook door de bedrijven zelf. Ik kan de studenten moeilijk een stageplek op het ministerie aanbieden. Dan leren ze namelijk niet wat ze moeten leren. Op het ministerie kunnen ze ook heel interessante dingen leren, maar niet dat wat ze moeten leren. Uiteindelijk moeten de bedrijven het zelf doen. We zijn wel altijd bereid om mee te denken. We nemen ook actief deel aan overleggen waar dit soort onderwerpen door de sector worden geagendeerd.

Is de verzwaaring van de loodsplicht voor kleinere zeeschepen een probleem? Nu is een deel van de kleine zeeschepen vrijgesteld van loodsplicht. Het betreft de huidige registerschepen. Het probleem is dat deze vrijstelling alleen is gekoppeld aan het schip. Daardoor kan elke kapitein op zo'n schip zonder loods de haven in. Dat is niet meer wenselijk in de huidige complexe havens. Nu is er in overleg met de havenmeesters en reders een voorstel ontwikkeld voor deze groep kleine zeeschepen. Kapiteins van deze schepen kunnen een vrijstelling krijgen, met lichte criteria. Dit voorstel wordt afgestemd met alle stakeholders en dan in conceptwetgeving verwerkt. Er komt een ruimhartig overgangsregime voor de bestaande vrijgestelde kleine zeeschepen. Als de kleine schepen goed in staat zijn om aan de criteria te voldoen, kunnen ze onder dat lichte regime vallen of vrijgesteld worden in het overgangsregime.

Ik heb een paar vragen gekregen over de bruine vloot. Ook dat is een terugkerend onderwerp in deze commissie. Het is niet zo dat er niets gebeurt. De heer Graus zegt: ik weiger te zeggen dat er niks gebeurt aan mijn kant. Als Minister heb ik datzelfde, want we zijn ontzettend veel bezig geweest met de bruine vloot. Het gaat de hele tijd om deze vraag: mogen

de Deense schepen de hele Oostzee bevaren, terwijl de Nederlandse schepen maar tot maximaal 5 mijl uit de kust mogen varen? Het is niet zo dat Nederlandse schepen niet verder mogen varen dan tot 5 mijl uit de kust. Het vaargebied hangt af van de eisen waaraan het schip voldoet. Als een schip voldoet aan de modernste eisen voor lekstabiliteit, dan mag het tot 20 mijl uit de kust varen. Dat betreft ongeveer de helft van de vloot. Met andere woorden: degenen die hebben geïnvesteerd in veiligheid, krijgen een groter vaargebied. Ik denk dat dit redelijk is. Verder zijn de afspraken met Denemarken gemaakt met volledige betrokkenheid en instemming van branchevereniging BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart). Ik denk te kunnen stellen dat iedereen blij was dat er een oplossing was gevonden, zodat in Denemarken zonder problemen gevaren kan blijven worden, en dat daarmee eindelijk een eind kwam aan een jarenlange discussie. Het is ook tijd om vooruit te kijken. Ik weet dat niet iedereen onder de BBZ valt en dat de commissieleden daardoor misschien via andere wegen weer andere geluiden horen, maar ik hecht eraan om dan op een gegeven moment te weten dat ik wel met de grootste groep afspraken heb gemaakt.

Het punt van het vermeende discriminatoir handelen door de Deense autoriteiten is reeds meermalen aan de orde geweest, zowel in de Kamer als in de bilaterale gesprekken met Denemarken. Ik heb toen ook gezegd dat het uitermate complex ligt en dat het heel moeilijk is aan te tonen. Ik zal de open brief die hierover door de zeilende beroepsvaart op de Oostzee is geschreven, beantwoorden en een afschrift van dat antwoord aan de Kamer sturen. Dan kan zij zien wat de stand van zaken is. Maar, nogmaals, de BBZ heeft mij laten weten tevreden te zijn met de afspraken die we na lang onderhandelen met Denemarken hebben kunnen maken. Dat is van belang.

Er was nog de specifieke vraag of het historisch erfgoed niet onder de nieuwbouweisen voor passagiersschepen moet vallen. Daar zit ook de bruine vloot bij. Ik denk dat wordt bedoeld op de zeegaande zeilende passagiersschepen. Ik kan melden dat de Europese Commissie op 16 oktober jl. haar rapport over de fitnesscheck met betrekking tot de Europese regelgeving over de veiligheid van passagiersschepen heeft gepubliceerd. Een van de voorstellen daarin is het expliciet uitsluiten van de traditionele zeeschepen van de Europese richtlijn voor zeegaande passagiersschepen in nationale vaart. Volgens mij heb ik dat net in antwoord op vragen over historische schepen ook al gezegd. Gevraagd is of dat ook in lijn is met het Nederlandse standpunt. Ik ben voornemens om dat voorstel te steunen. Voor de vaart in Duitse wateren betekent dit dat Duitsland dan ook geen certificaten meer zal kunnen eisen. Dat is goed. We moeten dan wel andere afspraken met Duitsland maken over hoe we het vervolgens gaan doen, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de afspraken die met Denemarken zijn gemaakt.

De heer Graus heeft mij ook nog gevraagd naar de Jones Act en volgens mij – ik meen het ergens in de antwoorden te hebben gezien – ook nog naar een andere wet. In ieder geval vroeg hij naar de Jones Act. Kunnen we er niet voor zorgen dat schepen onder de Jones Act ook in de EU gebouwd kunnen worden? Mijn inzet is erop gericht dat dit wordt meegenomen in de TTIP-onderhandelingen. De Jones Act is al jaren een onderwerp van discussie met Amerika. Het gaat niet alleen over scheepsbouw maar ook over bijvoorbeeld baggeren. Amerika heeft een enorm beschermingsregime opgetrokken, waardoor vooral de eigen markt aan de slag kan. Ik heb het al een paar keer bekeken. Het is vaak niet in hun eigen voordeel. Het baggeren van havens is daar vele malen duurder dan bij ons. Maar ja, als je je markt beschermt, als je geen open markt realiseert, dan betaal je daarvoor ook een prijs. Het zijn onderhandelingen tussen de VS en Europa. Er is nu veel overleg over TTIP. De commissie weet ook hoe gevoelig dat ligt. In ieder geval is het daar onderdeel van.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een vraag over een onderwerp dat van het lijstje af is gevallen. Voor de efficiëntie van de vergadering noem ik het nu nog even, want anders moet dat in tweede termijn. Het betreft een vraag over het scheepvaartregister. Wordt al actie ondernomen om het mogelijk te maken dat 24 uur per dag, in plaats van de huidige 8 uur per dag, een melding in het scheepvaartregister wordt gedaan? Andere landen kennen wel die mogelijkheid. We hebben al eens afgesproken dat het scheepvaartregister zou worden verbeterd. Wordt daar al aan gewerkt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt aan gewerkt, en of dat ook 24 uur per dag wordt, zal ik straks bij de varia proberen te beantwoorden. Dat krijg ik voor die tijd nog wel door. Ik weet in elk geval dat er nu aan wordt gewerkt om het te verbeteren en te versterken.

De heer **Graus** (PVV): Ik weet niet of de Minister nog terugkomt op het Atradiusverhaal dat ik vertelde, over nafinanciering. Ik hoorde dat op het Maritime Awards Gala. Kan de Minister daarop nog een reactie geven? Mijn laatste vraag nu betreft nog het punt van de Nederlandse en de Deense zeilschepen. Deense zeilschepen die niet aan alle veiligheidseisen voldoen, mogen wel overal, over de hele Oostzee varen, maar de Nederlandse zeilschepen mogen dat in zo'n geval niet. Dat begrijp ik althans van de zeilschippers. Dan heb je eigenlijk een ongelijk speelveld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg eerst iets over dat laatste. Precies op dat punt probeerde ik in mijn antwoord duidelijk te maken dat wel steeds wordt gezegd dat het een ongelijk speelveld is, maar dat het complex en moeilijk is om dat te bewijzen. De Denen zelf zeggen dat hun schepen allemaal voldoen aan de eisen en dat zij aan hun schepen dezelfde eisen stellen als aan onze schepen. Ik gaf al aan dat ik de open brief van de Oostzeeschippers op dit punt nog wil beantwoorden. Het wordt gezegd, maar wij kunnen het niet constateren. Mijn mensen hebben over dit onderwerp vele, vele gesprekken gehad met de Denen. We hebben bewijs nodig om te constateren of dat het geval is. Het zou mooi zijn als we dat zouden kunnen constateren, maar we hebben geen bewijs.

Het punt van de financieringsconstructie was dat tweede onderwerp, naast de Jones Act. Het betreft een constructie voor exportkredieten die valt onder de Staatssecretaris van Financiën. Ik weet dat daar regelmatig gesprekken over zijn. Op instigatie van een aantal grote scheepsbouwers heb ik mijn collega daarover ook nog weleens aan zijn jasje getrokken. Er zijn verschillende varianten van die exportsubsidies, soms aan de voorkant en soms aan de achterkant. Ze hangen soms ook samen met politieke geloofwaardigheid. Aan sommige landen willen we die exportkredieten niet geven, omdat we bepaalde schepen daar niet willen hebben en andere weer wel. Daar zitten allemaal spelregels aan vast. Volgens mij is het net herzien of wordt het momenteel herzien. Ik kan er nu dus niet een specifiek antwoord op geven. Ik kan wel even bekijken of ik het gedurende dit overleg nog boven tafel kan krijgen. Ik weet in elk geval dat het regelmatig bij Financiën aan de orde is. Misschien weet de voorzitter dat wel, want hij zit in die commissie, maar het is misschien ook wel heel specifiek.

De **voorzitter**: Het is ook niet het onderwerp.

De heer **Graus** (PVV): Kan de Minister ons dat dan doen toekomen? Ik ben blij dat ze het in ieder geval onder de aandacht brengt van de Staatssecretaris van Financiën. Wij zullen ervoor zorgen dat dat in de Kamer gebeurt. Ik kom toch nog even terug op die zeilschepen. Iemand zal het moeten

gaan controleren. Onze jongens zeggen: het is oneerlijk, want zij voldoen er ook niet aan en zij mogen wel overal varen. Dan moeten er toch steekproeven worden genomen? Het moet dan toch worden bewezen? Onze schippers liegen daar toch niet over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hoort de heer Graus mij zeker niet zeggen.

De heer **Graus** (PVV): Nee, nee, dat zeg ik ook niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg alleen dat het complex en moeilijk te bewijzen is. Dat komt vooral doordat natuurlijk niet wij de Deense wateren controleren. Dat doen de Denen zelf. Het zou nogal een invasie van die ruimte zijn als wij dat ineens zouden gaan doen. Dat zou internationaal dan weer tot andere relletjes leiden. Schippers die dat constateren, kunnen een klacht indienen bij de Europese Commissie. Dan heb je een heel sterk orgaan achter je. Denemarken zal dan moeten bewijzen dat het niet het geval is. Ik denk dat dat de beste weg is om te bewandelen. Als men het constateert moet men een klacht, met naam en rugnummer, indienen bij de Europese Commissie.

De heer **Graus** (PVV): Ik ga hier nog even op door, want dan hoef ik straks geen motie in te dienen. Het gaat mij om het volgende. Ik begrijp wel wat de Minister zegt, maar je kunt ook samen controles doen. Dat doen we ook met de Belgen en de Duitsers als het om de landsgrenzen gaat. Je kunt samen controles uitvoeren en steekproeven nemen. Dat kan. Dat gebeurt wereldwijd. Waarom steekt de Minister daar niet op in?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb meerdere keren aan Denemarken om opheldering gevraagd. Ik heb gevraagd of er wel sprake is van een level playing field en hoe dat eruit ziet. De Denen beweren bij hoog en bij laag dat niet het geval is wat wordt beweerd. Het is niet de gewoonte en ook niet de afspraak om samen dat soort inspecties te doen. Ik snap de oproep van de heer Graus heel goed, maar gezamenlijk inspecteren doe je als je gezamenlijk iets wilt controleren. Als ik nu zeg «we stappen gezamenlijk bij u aan boord om hier eens nader naar te kijken», dan zou dat ook diplomatiek tot wat problemen leiden, zoals ik net ook al probeerde te zeggen. Volgens mij, zo zeg ik nogmaals, is er een heel gemakkelijke, simpele weg: als je constateert dat jouw schip ongelijk wordt behandeld ten opzichte van een ander schip, dan kun je – het is heel simpel – gewoon een klacht indienen bij de Europese Commissie. Die moet die klacht dan in behandeling nemen en dan moet Denemarken laten zien welk schip op dat en dat moment daar voer en aan welke eisen dat voldeed. Ik denk dat dat de beste weg is. Daarnaast, zo gaf ik al aan, zal ik ook antwoorden op de open brief van de Oostzeevaarders. Ik kom op het kopje «Rijkswaterstaat en infra», waarover vragen zijn gesteld. Het eerste onderwerp is: het onderhoud van de vaarwegen en de Algemene Rekenkamer. Ik heb er al wat over gezegd in het wetgevingsoverleg over onze begroting. Ook in de begroting zelf heb ik erover geschreven. Nu wordt mij gevraagd om toch nog een keer het interpretatieverschil tussen de Algemene Rekenkamer en het ministerie toe te lichten. In de begroting zelf, in het wetgevingsoverleg en bij de begrotingsbehandeling heb ik er zo ongeveer de artikelnummers bij genoemd waarover het gaat. Dat ga ik allemaal niet herhalen. Van de 400 miljoen die de Rekenkamer noemt, is 300 miljoen gedekt. Waarom zit daar een verschil tussen? Toen de Rekenkamer de opdracht kreeg en het onderzoek deed, was de verlenging van het Infrastructuurfonds nog niet aan de orde. De Rekenkamer heeft gekeken naar de periode tot 2020 en niet tot 2028. Van de 400 miljoen is dus 300 miljoen gedekt in de begroting voor 2020 tot 2028. Van die 300 miljoen heb ik in de genoemde overleggen al precies

aangegeven wat waar staat. De laatste 100 miljoen heeft te maken met een interpretatieverschil, een definitieverschil: wanneer is er sprake van achterstallig onderhoud? Ik heb in het wetgevingsoverleg met de Kamer afgesproken dat ik met de Rekenkamer nog over dat definitieverschil ga praten, om te bekijken of we in staat zijn om tot een meer gezamenlijke invulling daarvan te komen.

Maar waar zit nu het verschil? Wij zeggen het volgende. Ik noem het voorbeeld van een brug die moet worden gerepareerd. Ik heb dat voorbeeld ook in de begroting gebruikt. Wij maken een inschatting van de levensduur van een brug. Die inschatting is: 30 jaar. In het jaar 30+1 komt die in de begroting te staan als afgeschreven. De Rekenkamer zegt: op dat moment zou je dan ook de budgettaire voorziening moeten hebben. Wij zeggen dat het gaat om een technische inschatting van ons. Die wordt gemaakt voor vele bruggen, wegen en andere kunstwerken. We hebben de ervaring dat een brug soms wat langer mee kan gaan, bijvoorbeeld vijf jaar langer. Dan hoeft je die investeringen niet te doen. Soms moet een brug echter juist eerder worden aangepakt, omdat er eerder problemen mee kunnen zijn. We hebben dus altijd een zekere flexibiliteit in wat we waar plannen, maar ook in de hoeveelheid geld die we daarvoor nodig denken te hebben. We gaan er niet van uit dat je altijd een volledig vervangingsbudget nodig hebt. Je kunt het soms ook wat goedkoper of slimmer doen, zeker als dingen verder in de tijd staan en we daardoor ook steeds intelligentere oplossingen hebben.

De redenering van de Rekenkamer is dus: onderhoud moet worden uitgevoerd op het moment dat de technische norm het aangeeft. Mijn aanpak is dat ik, naast technische normen, ook de uitkomsten van inspecties, het koppelen van onderhoud van verschillende objecten in één contract, wat soms gunstig kan zijn voor de prijs, en het bundelen van werkzaamheden om te veel hinder voor openbareweggebruikers te voorkomen, gebruik. Het onderhoud wordt dus soms eerder en soms later dan de technische norm voorschrijft, uitgevoerd. Daardoor kun je waarschijnlijk ook besparen.

Ik heb er dus een budgetspanning van 100 miljoen in zitten. Dat is overigens niet een heel groot bedrag op het totale budget voor beheer en onderhoud. Ik vind dat ook verantwoord. Zowel bij de begrotingsbehandeling als tijdens het wetgevingsoverleg heb ik dat volgens mij duidelijk en helder uiteengezet.

Ik kom op de redenering achter de vaargeul naar Ameland. Ik heb met de concessiehouders en stakeholders een open planproces daarover afgesproken. Ik heb daarover net een brief naar de Kamer gestuurd. Ik hoorde de woordvoerders zeggen dat ze daar blij mee zijn. Centraal staat dat de vertraging zo veel mogelijk moet worden aangepakt. De veerverbinding is in concessie uitgegeven aan rederij Wagenborg. Deze verzorgt de dienst in drukke perioden met twee boten, waarbij er ieder uur een afvaart is, terwijl er in minder drukke perioden één boot wordt gebruikt, die in een twee-uurdienst heen-en-weer vaart. Het uurschema is gebaseerd op 45 minuten varen en 15 minuten laden en lossen. Daar doen zich vertragingen voor. Misschien kunnen de woordvoerders zich voorstellen dat 15 minuten laden en lossen, met al die mensen die eindelijk weer eens naar Ameland kunnen gaan, best wel een krappe tijd is. Als zich vertragingen voordoen, dan is dat heel vervelend voor de passagiers, maar met name ook voor de eilandbewoners.

Er is geen eenduidige oorzaak van de vertragingen. Ze hangen samen met diverse dingen, zoals morfologische veranderingen, te lage waterstanden, het type schip maar ook de krappe dienstregeling. Wij onderhouden de vaargeul. Er wordt gestreefd naar een breedte van 55 m en een diepte van 3,8 en 4 m. Er wordt zes dagen per week 10 tot 14 uur per dag gebaggerd. Daarmee is dit de meest intensief gebaggerde route in de Waddenzee, denk ik. We kunnen ook zien dat het volume en de kosten sinds eind jaren negentig, maar vooral sinds 2010 heel erg zijn toegenomen. De vaargeul

is nog nooit zo breed en zo diep geweest. Hij voldoet, uitzonderingen daargelaten, aan de afgesproken metingen. Toch blijken die vertragingen een onbetrouwbare dienstregeling op te leveren. We gaan bekijken hoe we dat gaan doen. Daarvoor hebben we nu dat open planproces, waarbij wij willen blijven baggeren. Het is ook van belang dat er naar die dienstregeling wordt gekeken, zodat alle partijen daaraan bijdragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij is op korte termijn een ruimere dienstregeling mogelijk, maar dat zal wel in overleg met het eiland moeten. Het eiland heeft zelf ook gevraagd om meer betrokkenheid bij die concessie. Worden de mensen op het eiland, maar ook de politieke vertegenwoordigers en de burgemeester daarbij betrokken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De concessie is al gesloten met mijn nieuwe collega. Volgens mij zijn zij wel betrokken bij het opstellen van een concessie, als dat de volgende keer weer moet gebeuren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik bedoel specifiek nu, voor het open planproces. Er is ook een motie over aangenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, de bewoners zijn ook betrokken bij het open planproces.

Er is ook gevraagd hoe het staat met Lauwersoog en Westgat. Westgat is een vaargeul tussen Schiermonnikoog en Ameland. Er wordt onderzoek gedaan door de regio naar het uitbaggeren van de vaargeul en het belang voor de visserij. Rijkswaterstaat kijkt mee bij dit onderzoek en monitort de geul. De resultaten worden in mei aangeboden. Dan zal ik mij ook een oordeel daarover vormen. Ik weet niet wat de precieze planning is van dit onderzoek. Waarschijnlijk komt het begin volgend jaar. Hierover zijn ook schriftelijke Kamervragen gesteld door de VVD. Die zal ik op korte termijn beantwoorden.

Dan de renovatie van de sluizen in het Twentekanaal en de alternatieven. Ik vind dit ook een heel belangrijk onderwerp, want we hebben kunnen zien wat het effect was toen de kanalen plotseling gestremd waren. Het is weinig robuust, want er zijn weinig alternatieven. Ik heb er vanmorgen met de regio over gesproken in de MIRT-overleggen. Ik heb ook gezegd dat wij er alles aan willen doen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dat betekent dat we bij de aanbesteding rekening gaan houden met een «minder hinder»-aanpak, waarbij je meer punten kunt krijgen als je het beter doet.

Renoveren heeft inderdaad de voorkeur boven het plaatsen van een nieuwe sluisdeur, onder andere vanwege de kosten. Die kosten zijn een half miljoen voor de ene kant, maar het gaat om twee sluizen, dus ook voor de andere kant. Ik denk dat daar het verschil tussen een half miljoen en een miljoen vandaan komt. Ik wil bij de aanbesteding aan potentiële opdrachtnemers vragen om te beoordelen of het alleen met renovatie kan of met nieuwe sluisdeuren moet. Als zij zelf denken dat dit gunstig gaat uitwerken bij die aanbesteding, wil ik daarvoor ruimte bieden.

Verder denk ik dat het heel belangrijk is, en dat heb ik ook met de regio besproken, dat we vroegtijdig kijken naar alternatieven voor vervoer. Als de Betuweroute aangepakt wordt, gaan we bekijken of we wat meer goederen van het spoor naar het water kunnen krijgen. Er loopt ook een spoorlijn langs, zodat de bedrijven die meer goederen over water laten gaan, deze gedurende die 35 dagen meer over spoor kunnen laten gaan. Er zijn misschien ook andere mogelijkheden, als we goed kijken op welke momenten je het een en ander kunt doen. We hebben onderzoek gedaan naar 16 uur of 24 uur per dag werken. Daar staan we ook voor open, maar dit lijkt weinig versnelling op te leveren, bijvoorbeeld omdat materiaal tijd nodig heeft om te harden als het erin wordt gehangen bij installatie.

Net als voor de regio is het voor ons belangrijk dat de economische activiteiten zo veel mogelijk doorgang hebben. De regio heeft zelf gevraagd om de aanpak van deze sluizen, omdat deze economisch belangrijk zijn. Als deze worden aangepakt, zul je toch stremmingen hebben. Wij proberen ervoor te zorgen dat er zo veel mogelijk door kan worden gewerkt terwijl er verbouwd wordt, dus om de winkel open te houden terwijl er verbouwd wordt. Met de aannemer proberen we om daarvoor een zo slim mogelijk systeem te bedenken. Ik herken de zorgen en probeer daarop in te spelen. De regio heeft vandaag ook toegezegd om samen met bedrijven alternatieven te bedenken om de pijn te vermindere-

deren. De heer Smaling heeft gevraagd of ik meteen maar het Twente-Mittellandkanaal zou kunnen aanleggen, maar hij zou daarop terugkomen bij het MIRT-overleg. Ik heb geen voornemens in die richting, zeg ik alvast, dus hij kan een betoog gaan opbouwen voor het MIRT-overleg, om te proberen mij alsnog over te halen. De eerdere mkba was negatief. We hebben een beperkt budget. Daarom staat het niet op ons lijstje. Dan kom ik bij de Botlekbrug. Die is natuurlijk heel belangrijk voor de bereikbaarheid van Voorne-Putten. Ik heb hierover regelmatig overleg met de wethouder. De nieuwe brug is deels in de zomer en onlangs helemaal in gebruik genomen. Het klopt dat de brug te kampen heeft met kinderziektes en storingen. Dat geldt niet zozeer voor de brug zelf als wel voor de ICT. We zien iedere keer weer hoe kwetsbaar deze eigenlijk is. Dat zien we ook bij onze tunnels. Het gaat dus niet zozeer om de aanleg of de constructie als wel om alle systemen die met elkaar in samenhang moeten functioneren. Dat is heel vervelend voor het autoverkeer en voor de scheepvaart. De aannemer heeft inmiddels meerdere maatregelen genomen. Hij heeft onder andere sensoren vervangen. Het systeem is opnieuw ingesteld. Er zijn continu monteurs aanwezig. De nieuwe brug is hoger dan de oude, dus hoeft minder vaak open, maar wegens het drukke scheepvaartverkeer moet deze af en toe toch nog tijdens de spits open. De aannemer en Rijkswaterstaat doen er alles aan om storingen te vermijden en om deze zo snel mogelijk op te lossen, als zij zich toch voordoen. Het probleem van de bereikbaarheid van Voorne-Putten is ons bekend. Ik doe er ook alles aan om de schade zo gering mogelijk te maken en uiteindelijk uit te schakelen. Ik kan niet garanderen dat Voorne-Putten te allen tijde volledig bereikbaar is, net zo min als ik dat voor de rest van Nederland kan garanderen. Het heeft in ieder geval wel mijn aandacht.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik vind het prettig om te horen dat het de aandacht heeft. De Minister is uitgebreid ingegaan op de Botlekbrug zelf. Mijn punt was dat het alleen maar erger is als de Botlekbrug vaker open is en de weg over die brug vaker dicht is. Bij het hele systeem van al die bruggen daar is totaal geen sprake van afstemming. Daardoor kan het zijn dat alle bruggen tegelijk open zijn, en dat gebeurt ook. Dan heb je totale onbereikbaarheid van het eiland; zowel op als af. Ik snap dat je niet altijd alles kunt garanderen, maar de vraag is of de Minister bereid is om de bereikbaarheid te verbeteren door het open en dicht maken van verschillende bruggen iets meer op elkaar af te stemmen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is helder. Dat is een ingeperkte vraag waarvoor ik de verantwoordelijkheid kan dragen. Eigenlijk zegt u dat er iets niet goed zit bij het verkeersmanagement. Als die bruggen tegelijkertijd opengaan, wordt dat extra moeilijk gemaakt. Ik zal ernaar kijken of dat inderdaad het geval is. Was het een incident of komt het vaker voor? Hoe kunnen wij dat aanpassen zodat het zich niet meer voordoet?

Ik heb een apart hoofdstuk gemaakt van de SAR, omdat daarover zo veel vragen zijn gesteld door mevrouw Hachchi. Er was ook één vraag van de VVD-fractie. Ik herken een groot deel van de vragen, want ik heb daarover

onlangs een brief aan de Kamer gestuurd, maar ik ga er graag nog een keer op in. Hoe zit het met de historie? Nogepa deed altijd de vluchten vanaf de booreilanden. Op een gegeven moment vroeg men of dat een publieke taak zou moeten zijn. Dat zat in het verleden niet in ons pakket van publieke taken. Ik weet niet de hele historie, maar in het verleden is gezegd dat de markt dat zou doen. Op een gegeven moment hebben zij gezegd dat zij bij Search and Rescue ondersteuning wilden van de overheid. Dat zijn wij toen gaan regelen en die SAR-heli's zijn er nu. Het klopt dat het wat langer duurde dan gepland en dan wij wilden om aan te besteden, vanwege het overleg met deelnemende marktpartijen, om iedereen een goede kans te geven om aan te kunnen bieden en de eisen goed te begrijpen. Dat had er ook mee te maken dat wij in het verleden dachten dat de NH90-helikopters van Defensie die rol gingen vervullen, maar deze bleken later opgeleverd te worden. I en M was hierbij de trekker, hoewel er meerdere ministeries bij betrokken waren. Wij dragen verantwoordelijkheid voor de kustwacht, maar wij hadden eigenlijk nooit de taak om die helikopters aan te schaffen of te betalen. We hebben nu het voortouw genomen om dat gat op te vullen, ondanks dat we er niets voor op de begroting hadden staan.

De volgende vraag, die daarmee samenhangt, is of er is beknibbeld op de eisen of op het geld. Nee, er is niet beknibbeld op de eisen. Het is begonnen met de specificaties van de NH90, omdat we dachten dat die er zouden zijn. Later is in overleg met marktpartijen en specialisten van Defensie, dus niet alleen door de medewerkers van I en M, maar ook door de marktpartijen en de specialisten van Defensie, gesproken over wat de markt zou kunnen leveren en wat voldoende is voor Search and Rescue (SAR). De heli's die nu de SAR doen, zijn ook beter dan die van voorgaande jaren. We hebben vooral bekeken wat nodig is om die taak voor de komende vier jaar goed te kunnen vervullen, want het gaat om een beperkte tijd, totdat de NH90 gaat komen. Ik hoop dat zij er zijn over vier jaar.

Dan is de vraag: wat is voldoende en wat is niet voldoende? Er zijn marktpartijen bij mij langs geweest die daarover wilden praten, zowel tijdens de aanbesteding als daarna. Er is altijd mooiere waar te krijgen in de hele wereld dan wat je hebt, maar we hebben vooral bekeken wat wij nodig hadden en wat goed was om die Search and Rescue-taak te kunnen vervullen. Tot nu toe voldeden we met een bepaald type helikopters. Deze zijn alweer beter. De NH90, die straks gaat komen, is nog mooier en beter en heeft nog meer faciliteiten. Dat komt doordat de NH90 ook andere rollen moet kunnen vervullen. Daarom zit er veel meer in hun pakket. FLIR infrarood is niet ingebouwd. In één helikopter is dit wel ingebouwd en in een andere is dit handheld ingebouwd. Dat mag ook, conform de eisen die wij hebben gesteld. Sommige piloten geven inderdaad de voorkeur aan een ingebouwde versie, maar andere piloten hebben een voorkeur voor handheld. Het is prima om daarmee aan de slag te gaan. Er wordt gewerkt met drie helikopters. De belangrijkste daarvan heeft die ingebouwde FLIR.

Zijn de heli's te klein? Nee, de eis is 16 personen. In voorgaande heli's konden vier personen worden vervoerd. Met die 16 kunnen we ook de booreilanden goed bedienen. In de aanbesteding is toegelicht dat het gaat om 16 personen, maar dat deze niet per se in één helikopter hoeven. Het kan ook met meerdere heli's gebeuren. Dat heeft ertoe geleid dat drie helikopters vanuit diverse punten het gebied kunnen bedienen.

Is de aanbesteding gegund op de laagste prijs? Nee. We hebben eerst de eisen vastgesteld. Een aanbesteding doe je op basis van de eisen. Vervolgens bekijk je wie het meest gunstige bod heeft op dat vlak. Daar ontstaat iedere keer verwarring over. Dan zegt iedereen dat er alleen op prijs is gegund, maar er is gegund op reguliere veiligheidseisen. De minimale vereisten zijn de reguliere veiligheidseisen voor commerciële luchtvaartoperaties, zoals opgenomen in EASA-regelgeving. Er is een



aanvullend programma van eisen opgesteld met betrekking tot de SAR-operatie; de helikopters en bemanning, maar ook het werkingsgebied en de samenwerking met partners. Omdat bij de aanbesteding aan al deze eisen voldaan moet worden, kon er vervolgens worden gekozen op basis van de laagste prijs.

Mevrouw **Hachchi** (D66): We komen zo verder te spreken over de eisen, maar ik heb een vraag over de laatste opmerking van de Minister over het aanbestedingstraject. De Minister zegt dat de kwaliteit van de vorige helikopters veel minder was. Laat helder zijn dat ook in deze tijdelijke fase, waarin deze helikopters worden ingezet voor die SAR-taak, aan alle eisen moet worden voldaan. Over het aanbestedingstraject zegt de Minister dat het een taak van Defensie was en dat I en M deze heeft overgenomen. Dat traject is nu doorlopen. Ik heb hierover vragen gesteld, omdat het erop lijkt, nog los van wat er in de kranten staat, dat Rijkswaterstaat de kennis niet in huis had en dat geld wel degelijk een uitgangspunt was, omdat er op de begroting niets voor was gereserveerd. Als de Minister daarop reageert, zou zij er dan op in kunnen gaan dat de expertise van Defensie heel laat bij die aanbesteding betrokken is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom eerst op wat mevrouw Hachchi zegt over de kennis. We hebben het niet alleen gedaan, maar samen met mensen van Defensie en met mensen vanuit de markt die daar verstand van hebben, zoals ik al zei. Rijkswaterstaat heeft de Kustwacht en Defensie geconsulteerd. De luchtwaardigheid van de helikopters is door de ILT bestudeerd. Er zijn inlichtingsessies geweest waar samen met marktpartijen over een realistisch en haalbaar eisenpakket is gesproken. Voordat we de aanbesteding gingen doen, hebben we met marktpartijen gesproken over wat het pakket zou moeten zijn. Inderdaad hadden we er geen geld voor op de begroting staan, maar ik trek er nu wel geld voor uit. Ik krijg iedere keer op mijn kop dat ik het niet goed genoeg zou doen, maar uiteindelijk gaan we 42,5 miljoen uittrekken voor het SAR-contract tot 1 juli 2020, exclusief vliegreuren en brandstofkosten. De totale waarde van het contract is 60 miljoen. Ik krijg een beetje steun van de andere ministeries die daar ook gebruik van maken, maar wij hebben het opgepakt. Dit is geen klacht van mij, want wij zijn ook verantwoordelijk voor de kustwacht. Daarmee hebben wij ook een verantwoordelijkheid voor Search and Rescue, maar tot nu toe hadden we dat altijd mooi met Defensie geregeld. Dat ging uiteindelijk niet door, omdat die helikopters later worden opgeleverd. Wij hebben toen onze verantwoordelijkheid genomen, er geld voor uitgetrokken en die aanbesteding gedaan. Dat betekent dat er nu een Search and Rescue-capaciteit is die volgens mij voldoet aan de gestelde eisen en die met meerdere partijen tot stand is gekomen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): We zullen zo meteen nog verder spreken over die eisen, want ik begrijp dat de Minister daar nog wel het een en ander aan toe te voegen heeft. Nog even over dat aanbestedingstraject. De Minister heeft niet gereageerd op de opmerking dat Defensie, een van de partijen met expertise, te laat is aangeschoven, sterker nog, dat Rijkswaterstaat op dat moment eigenlijk al een keuze had gemaakt welke helikopter het zou worden. Ik wil graag heel concreet van de Minister horen of dat waar is. De Minister wijst erop dat zij uiteindelijk 42 miljoen heeft gevonden binnen haar begroting om die taak op zich te nemen. Is het budget van Rijkswaterstaat leidend geweest in dat aanbestedingstraject? Graag een helder antwoord van de Minister hierop.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben het budget zelfs nog een beetje verhoogd, omdat er signalen waren vanuit de markt dat het budget wat groter moest zijn. Het budget is dus niet leidend

geweest. Bij ons is leidend geweest dat er voldaan moest worden aan de eisen die wij hadden. Als er geen partij was die het binnen dat gerealiseerde bedrag van 60 miljoen zou doen, hadden we ook opnieuw rond de tafel moeten gaan zitten om te kijken hoe we dat konden bekostigen. We hebben niet gezegd dat we maar een achenebbisj helikopter zouden nemen, zoals het nu wordt voorgesteld, omdat we niet meer hadden dan dat. Het is andersom gegaan. We hebben in dat aanbestedingstraject met marktpartijen overlegd over de minimale eisen. Vervolgens hebben we gevraagd aan de markt: wie doet er mee? Er kwamen een aantal biedingen. Een daarvan had de meest gunstige prijs en voldeed dus aan die eisen.

Ik heb zelf nooit het signaal gekregen dat Defensie te laat aan tafel is aangeschoven. Ik heb begrepen dat men ook betrokken is geweest bij het formuleren van de eisen. In de media ging het om wie de beoordeling heeft gedaan. Er is al jaren discussie met mijn collega van Defensie over wanneer de NH90 komt en over wat de bijdrage van Defensie en van VWS moet zijn. Het is niet iets wat de mensen bij Defensie overvallen heeft of waardoor zij verrast zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil het wel graag feitelijk houden. Mijn vraag is of Defensie pas aan tafel is gekomen met de expertise toen er al een keuze was gemaakt welk toestel het zou zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het antwoord is nee. Zij zijn aan tafel gekomen bij het opstellen van de eisen, dus dat is voordat er een keuze is gemaakt voor de aanbesteding.

Voorzitter. Er is ook gevraagd of de NHV voldoet aan de gestelde technische operationele en personele eisen van het contract. Ja. Er was één eis waaraan zij niet voldeden, namelijk om een stoelbrancard te kunnen plaatsen. Die was nog niet gerealiseerd wegens te lange lever-tijden. Ik heb dat verteld in het vragenuur, in de brief en op andere momenten. Die eis is niet doorslaggevend voor adequate SAR-dienstverlening, maar we willen wel heel graag dat hieraan wordt voldaan. De NHV heeft bewijsstukken overhandigd waaruit blijkt dat de stoelbrancard vlak na de gunning van de opdracht is besteld.

Dan komen we bij het hele verhaal over anti-icing en limited icing. De eisen waarmee Rijkswaterstaat de marktconsultatie in is gegaan, waren eerst een kopie van de specificaties van de NH90-helikopters. We dachten eerst: laten we dat hetzelfde doen, want die zijn besteld door Defensie en die zullen in de toekomst ook voor SAR worden gebruikt. Deze zijn echter gebaseerd op militaire vereisten. Die vereisten zijn voldoende voor SAR, maar zij zijn niet altijd noodzakelijk om een adequate SAR te kunnen uitvoeren. Om een realistisch eisenpakket op te stellen, hebben we in samenwerking met het Ministerie van Defensie, zoals ik al zei, de markt geconsulteerd. Er zijn enkele eisen aangepast, waaronder de eisen op het gebied van anti-icing. Onder limited icing conditions verstaat Rijkswaterstaat de mogelijkheid om icing conditions te detecteren en hier vervolgens op te handelen.

Er is ook gevraagd of EASA wel of niet eisen heeft gesteld op dit gebied. EASA heeft geen eisen over SAR, maar eisen over alle commerciële helikopters. De SAR-eisen mag ieder land voor zich maken. De eis was om icing conditions te kunnen detecteren. Dat hebben we van tevoren in de aanbesteding gestopt. Daar is aan voldaan. De discussie met Airbus gaat over hun reactie op wat de heli zelf aankan. Het gaat hier om het detecteren van en niet om het kunnen vliegen in icing conditions.

Een andere vraag was of het klopt dat niet alle heli's automatisch kunnen stilhangen. Dat klopt. De twee heli's die primair worden ingezet, kunnen dat wel. Daarmee wordt voldaan aan de eisen van de aanbesteding. Bij de derde heli doet de piloot dat zelf. Dat gebeurt ook in andere landen zo. Je kunt zo'n heli ook zelf laten stilhangen. Daarvoor geldt dat er twee zijn

waarbij dat stilhangen automatisch gebeurt en eentje waarbij dat handmatig moet gebeuren.

De SAR-heli wordt in Rotterdam ook ingezet voor het loodswezen. Levert dat geen problemen op voor de inzet? Het klopt dat deze wordt ingezet voor het loodswezen, maar er is een overeenkomst dat SAR voorgaat. De inzet voor het loodswezen kan worden afgebroken op het moment dat dit speelt.

Ik snap best dat mevrouw Hachchi zorgen en vragen heeft. Er zijn ook partijen in de markt die de opdracht niet gekregen hebben. Ik vind dat goed en belangrijk. Ik heb zelf ook mensen ontvangen om mij er nog een keer van te vergewissen of we niet ergens de fout ingaan, maar het is mijn overtuiging dat wat we hebben besteld en het contract dat er via de aanbesteding is gekomen, echt een goede dienst is voor Search and Rescue-hulpverlening. Het is een volwaardig pakket voor deze hulpverlening. We gaan van een wat kleinere, beperktere variant naar een volgende stap die nog mooier zal worden. Als de NH90 komt, hebben we helemaal een prachtige set, maar wat we hebben, is echt wel adequaat.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Laat ik heel helder zijn dat voor mijn fractie die SAR-taak heel belangrijk is, want we hebben het over het redden van mensenlevens. Als er ruis of discussie ontstaat omtrent de huidige helikopters, ook al is dat een tijdelijke situatie, dan is het belangrijk dat we helikopters hebben die deze taak uitstekend kunnen uitvoeren. Dat is het uitgangspunt.

Ik kom nog even terug op die eisen. Ik zal me beperken tot twee eisen. De Minister zegt dat de oplossing die zij gevonden heeft, met handheld infraroodcamera's, voldoende is. Dat wordt besproken door piloten. Ik zou hen niet willen weerspreken, omdat zij weten wat er bij die taak komt kijken. Ik wil niet al te technisch worden, maar met handheld camera's moet je via de ruit gaan richten en dat blijkt totaal niet te werken. Die ingebouwde versie is een voorwaarde om aan de infrarood-eis te kunnen voldoen. Volgens de informatie die ik heb gekregen, heeft geen van de drie helikopters een ingebouwde infraroodcamera. Kan de Minister daarop ingaan?

De **voorzitter**: Kunt u iets bondiger zijn?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ja, maar ik heb echt mijn interrupties voor dit onderwerp bewaard.

De **voorzitter**: Ja, dat weet ik, maar het is wel een interruptie en geen betoog.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dat is goed, voorzitter. Nog even over limited icing. Het zijn mooie woorden, maar het gaat erom dat helikopters ook in vriesweer mensen kunnen redden. Dat is een cruciale taak. Dat lijkt me logisch, dus ik snap niet zo goed waar de Minister op doelt als zij het heeft over in of onder limited icing-condities. Ik wil graag weten of wij ook in dat vriesweer mensen kunnen redden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat betreft het laatste punt; de helikopters hebben vorig jaar ook altijd kunnen vliegen. Ze zitten vaak op een lage hoogte en de vrieskou zit vaak op een hoge hoogte. Het infrarood is wel ingebouwd. We hebben dat nog eens extra laten controleren, ook omdat de markt bij mij op de stoep stond en zei dat dit niet het geval was. Ik heb nog een keer gecontroleerd of dat wel het geval is en dat is ook zo. Bij de hoofdhelikopter is dat ingebouwd en bij de andere twee is het handheld, zoals ik al eerder heb gezegd. Over die inbouw hebben zij ook papieren moeten overleggen, toen de ILT het checkte, maar ik heb het zelf nog eens nagevraagd naar aanleiding van de

inbreng van mevrouw Hachchi. Zij zegt: als er onduidelijkheid is over SAR, wil ik er het fijne van weten. Dat geldt voor mij natuurlijk ook. Als er geluiden zijn in zo'n sector, wil ik daar ook het fijne van weten. Als zo'n operatie niet goed zou lopen, zou je in ontzettende problemen kunnen komen, want het gaat om mensenlevens, dus je moet je ervan vergewissen dat het goed is. Ik hoor van een van mijn ambtenaren dat je het zelfs aan de buitenkant kunt zien dat het is ingebouwd.

Nogmaals, misschien is het niet de helikopter waar alle toeters en bellen op zitten die je zou kunnen krijgen, maar het zijn goede helikopters, die hun taak goed aankunnen. Ik heb er vertrouwen in dat zij dat goed kunnen, onder diverse omstandigheden. Het is voor de komende vier, vijf jaar, afhankelijk van wanneer de NH90 precies gaat komen. Het is een aanbestedingstraject waarbij de eisen met marktpartijen zijn opgesteld. Er is uiteindelijk een partij die daaraan blijkt te voldoen. Ik heb het gevoel dat ik daarmee alle stappen heb gezet die van belang zijn. Ik kan er eigenlijk niet veel meer over zeggen.

De **voorzitter**: Mevrouw Hachchi, kort en bondig graag.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Vertrouwen is goed, controle is beter. De Minister heeft het over toeters en bellen, maar het gaat om cruciale eisen. Laat ik mijn interruptie beperken tot dat vriesweer. Ik heb nog steeds geen helder antwoord van de Minister gehoord op de vraag of wij met deze helikopters mensen kunnen redden in condities met vriesweer. Dat lijken me geen toeters en bellen, maar dat is een cruciaal onderdeel van de SAR-taak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben meerdere manieren om mensen te redden; niet alleen met die helikopters, maar ook met schepen. Vaak kun je daarmee veel sneller en actiever hulp bieden. Dat doen we ook vanuit de kustwacht. Deze helikopters – dat gold ook voor die andere, maar niet voor de nieuwe NH90 – kunnen onder limited icing conditions vliegen. Dat betekent dat ze niet in vriesweer vliegen, maar dat ze dat kunnen detecteren, dus geen gevaar lopen en vervolgens lager kunnen gaan vliegen. Vorig jaar heeft dat ook geen enkel probleem opgeleverd, zoals ik al zei, want ze vliegen vaak veel lager dan de vrieslaag. We hebben niet als eis gesteld dat ze in vriesweer kunnen vliegen en dat zullen we ook niet doen. We willen graag dat ze onder limited icing conditions kunnen vliegen en daar voldoen ze aan. Ik gaf net aan dat er meer manieren zijn om mensen te redden. Dat kan ook over water, via scheepvaart, of op andere manieren.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Hachchi nog niet tevreden is met dit antwoord. Zij heeft ook nog een tweede termijn. De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom aan de varia. Is het mogelijk om tot een meer concrete opzet te komen van de beleidsdoorlichting in het kader van artikel 18? Er zijn al eerder beleidsevaluaties uitgevoerd over artikel 18. Die zijn ook aan de Kamer toegezonden. Deze evaluaties hadden een concrete vraagstelling met betrekking tot de effectiviteit van het beleid. Zij hebben ook als input gediend voor de begin 2015 vastgestelde Nederlandse maritieme strategie. Dit is een syntheseonderzoek, waarin wordt gekeken naar de eerder uitgevoerde evaluaties. De opzet is conform de vereisten van artikel 3 van de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek. Het wordt uitgevoerd door een extern bureau en de uitkomsten zullen worden getoetst bij de betrokken stakeholders en door de directie participatie. Mevrouw Jacobi en mevrouw De Boer vroegen of ik hierover wat concreter kon zijn, maar dit is conform de spelregels hoe een evaluatie moet worden opgezet.

Er is ook gevraagd of we de toezichtkosten kunnen meenemen in de beleidsdoorlichting. De beleidsdoorlichting gaat over beleid uit het verleden, dus niet over de handhaving. Toezichtkosten maken er geen onderdeel van uit en worden dus ook niet meegenomen in de beleidsdoorlichting, omdat je terugkijkt en niet vooruit.

De heer Smaling vroeg naar de stand van zaken bij de samenwerking met andere EU-havens. Ik vind het heel belangrijk dat havens met elkaar samenwerken, maar niet in heel Europa. Volgens mij is het van belang om te kijken welke havens baat hebben bij samenwerking. Het gaat dan vooral om Rotterdam-Antwerpen of Zeeland Seaport en Gent. Zij werken goed samen op nautisch gebied en op specifieke onderdelen, zoals bij de afgesproken buispijpleiding tussen Rotterdam en Antwerpen.

Hij sprak ook nog over de Chinese bemoeienis met Griekse havens. Het klopt dat China betrokken is bij de haven van Piraeus. Ik denk dat het aan de Grieken is om al dan niet met Chinese bedrijven samen te werken. Volgens mij hebben wij in een ander dossier aan de Grieken gevraagd om ongeveer alles te privatiseren wat ze nog aan bezit hebben, dus dan is het ook niet gek dat er iemand binnenkomt die niet Grieks is. Die vraagstukken hebben wij niet, omdat wij heel goed ons publiek belang hebben vastgelegd in wet- en regelgeving en onze bedrijven prima opereren. Er wordt gewerkt aan het scheepvaartregister. De sector heeft de wens dat dit 24 uur per dag bereikbaar is. Een centraal meldpunt van de ILT is al 24 uur per dag bereikbaar ingeval van calamiteiten. We onderzoeken nu of het mogelijk is om meer zaken 24 uur per dag aan te bieden, zoals certificaten, want dit is inderdaad een wereld waarin men zich niet altijd houdt aan de slaaptijden die wij zelf kennen. Er hangt wel een prijskaartje aan als er 's avonds meer bemensing is, maar we zullen ernaar kijken. De klachten over de prijzen van de NVWA en de haventarieven zijn mij bekend. Ik heb er alles aan gedaan om die tarieven op het terrein waar ik verantwoordelijk voor ben, omlaag te krijgen. Naar aanleiding van de motie zijn in het kader van de actieagenda Maatwerk Aanpak Regeldruk Logistiek twee vervolgonderzoeken gestart. In het ene onderzoek wordt gekeken naar fytosanitaire en veterinaire goederen. In het tweede onderzoek wordt ook gekeken naar laboratoriumonderzoek bij import van levensmiddelen met een hoog risico in de plantaardige keten. Dat is voor het NVWA-deel. Voor ons eigen deel heb ik al diverse maatregelen genomen om de kosten omlaag te brengen in de scheepvaartsector. Ik weet dat het de NVWA niet lukt om de tarieven omlaag te brengen. Daar zit een hele politieke discussie achter, die ook te maken heeft met de opheffing van de productschappen en de vleesindustrie. Ik zal dat hier niet allemaal te berde brengen. Ik heb in het verleden al aan Economische Zaken laten weten dat de Kamer de wens had, niet alleen op mijn terrein, maar ook op andere terreinen, om die tarieven omlaag te brengen. Zij hebben aangegeven dat het hun niet lukt. Ik heb dat al een keer gezegd. Ook hiervoor geldt dat het goed is om die discussie daar aan te gaan, als de Kamer dat wil. Als je kijkt naar de totale tarieven, zie ik niet dat wij heel erg afwijken van het gemiddelde.

De heer **Bisschop** (SGP): Dat laatste is bekend, maar daarmee is het probleem als zodanig nog niet getackeld. Als de NVWA niet in staat is om de tarieven te matigen, hoe is het dan mogelijk dat soortgelijke controles in andere havens wel tegen volstrekt andere tarieven uitgevoerd kunnen worden, met een verschil van 45% tot 72%? Dan zijn we toch zakelijk genoeg om daar een handige oplossing voor te vinden, om de concurrentiepositie van Nederlandse havens te versterken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zit niet heel goed in het dossier van de NVWA, want deze valt onder Economische Zaken. De nieuwe Staatssecretaris, de heer Van Dam, zal zich hier intensief mee bezig kunnen houden. Ik zei net al dat er veel meer speelt bij de NVWA. Er

zijn grote reorganisaties geweest en taken teruggekomen bij de overheid. Ik weet niet of de organen die in het buitenland dit toezicht uitvoeren, op dezelfde manier zijn vormgegeven als de organen in Nederland. Er zitten meer elementen in de NVWA dan alleen dit. Ik kan die vergelijking dus ook niet maken. Ik heb geprobeerd om voor 99% aan de motie tegemoet te komen door dat op eigen terrein op alle punten te doen. Ik heb ook een signaal doorgegeven over de NVWA. EZ heeft gezegd, en dat is hun goed recht, dat de NVWA met meer zaken te maken heeft en dus niet zomaar de prijs omlaag kan brengen.

Het is voor mij wel makkelijker om op Kiwa te sturen. Er zijn vaker signalen geweest dat de Kiwa-tarieven hoog zijn. Om die reden hebben we het adviesbureau PwC ingeschakeld, als onafhankelijke deskundige, voor de validatie van de kostenberekening voor vergunningen en het kostprijsmodel van Kiwa. In principe moet het kostendekkend zijn. Ik wacht de uitkomsten hiervan af en dan zal ik bekijken of we daar nog een ingreep op moeten doen. Kiwa heeft zelf aangegeven zeer weinig klachten te ontvangen over de dienstverlening. Nogmaals, ik heb het in onderzoek en we zullen zien hoe het daarmee staat.

Mevrouw Jacobi vroeg of de middelen voor de topsectoren Logistiek en Water goed besteed worden. Het gaat nu vooral om het water en wat minder over logistiek. Bij de topsector Logistiek gaat het om zo'n 23 miljoen per jaar, waar ook veel binnenvaartprojecten bij zitten. Die zijn in 2015 pas echt begonnen. Daarom denk ik dat die projecten pas de komende tijd wat meer zichtbaar worden. De topsector Water is al veel langer aan de slag. Deze is heel effectief en heeft als doel om in 2020 de exportopbrengsten te verdubbelen. Volgens mij wordt dat ook gehaald, want zij doen het hartstikke goed. Via Rijkswaterstaat worden er bijvoorbeeld opdrachten gegeven in het kader van deltabescherming, waterkwaliteit en noem maar op. De topsector Water is al in volle vaart en ook zeer succesvol. De topsector Logistiek is wat later begonnen, maar ik vind dat daar wel heel interessante zaken in zitten.

De financiering van het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) zit ook bij EZ. Er is een historische afspraak uit 2002–2003 tussen MARIN, bedrijfsleven en EZ. Dertien grote bedrijven staan via het MARIN Stakeholders Association Fonds garant voor goed bedrijfsmatig opereren van MARIN. Onder voorwaarde van deze bijdrage van het bedrijfsleven staat EZ ook garant voor de financiering van fundamenteel onderzoek. Afgesproken is dat dit niet onder 3,72 miljoen per jaar van EZ zal zijn. Misschien is dat een antwoord op de vraag. In het verleden heeft I en M een deel van haar begroting overgedragen aan EZ om dit waar te kunnen maken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Er gaat 20 miljoen van de begroting voor Infrastructuur en Milieu naar de topsectoren Water en Logistiek. Er moet op worden toegezien dat er belangrijke onderzoeksprojecten lopen, waar onze mariene strategie ook over spreekt. Het gaat om heel specifiek maritiem onderzoek. MARIN is van wereldformaat. De basiskennis die daar zit, is ook een heel belangrijk exportproduct. Er wordt vanuit die hoek geklaagd over schraalhans, dus ik denk dat de Minister een te positief beeld schetst van de situatie. Ik had verwacht dat de Minister zou zeggen dat zij met de sector in beraad gaat over betere ontwikkeltrajecten en betere onderzoeksprojecten, waarmee de mariene strategie wordt gesteund. Ik heb het idee dat ik wat mis of dat er ruis op de lijn zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik gaf antwoord op de vraag van de heer Van Helvert of dat budget teruggedraaid was ten opzichte van wat eerder beloofd was. Dat antwoord heb ik net gegeven. De vraag van mevrouw Jacobi is of de topsector Water ook kan bijdragen aan maritiem onderzoek. Ik weet ook dat zij dat willen. De topsector Water heeft ook aangegeven geld te willen stoppen in maritiem onderzoek. Het

is nu aan de maritieme sector om projectvoorstellen in te dienen bij de topsector Water. De heer Hans Huis in 't Veld is de voorzitter van de topsector Water. Hij is ook degene die steeds bij mij bepleit om ook MARIN goed in beeld te hebben. Hij is daar voorstander van. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat de topsector Water daaraan kan voldoen, als die projectvoorstellen worden ingediend en goed zijn.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik vind dit toch wel een beetje mager. De mariene strategie komt van het ministerie. De overheid is hierbij heel belangrijk en is er verantwoordelijk voor, van die mariene strategie ook een succes te maken. Ik vind het dan wel een beetje gemakkelijk als de Minister nu zegt: de sector is er zelf mee aan de slag gegaan en er komen vast wel leuke projecten aan. Volgens mij moet de overheid hierbij meesturen. Ik vind eigenlijk dat de Minister een garantie moet geven. Ik vind dat zij met de maritieme sector en met MARIN in gesprek moet gaan om een programma neer te zetten waarmee we voorlopig uit de voeten kunnen. Daarbij moeten we er vooral voor zorgen dat het geld dat we in de topsector stoppen, goed wordt besteed en dat we met elkaar vooruitkomen op dit vlak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil hier een paar dingen over zeggen. Mevrouw Jacobi doelt op de Nederlandse maritieme strategie 2015–2025. De maritieme sector valt onder mijn verantwoordelijkheid en de maritieme strategie voer ik samen met de maritieme sector uit. Daarbij gaat het ook om innovatie, om onderzoek, om versterking van de onderzoeksector en dergelijke zaken. Mevrouw Jacobi vraagt mij nu of de topsector Water een deel van het geld hieraan zou kunnen besteden. Ja, dat kan en dat wil de topsector ook. Men wacht op projectvoorstellen op dat vlak en men staat positief tegenover zulke projecten. Het Ministerie van I en M en het Ministerie van EZ moeten de bestedingen goedkeuren. De specifieke budgetten van MARIN hebben we overgemaakt aan het Ministerie van EZ. Dat geldt voor alle budgetten van de kennisinstellingen. Het Ministerie van EZ heeft namelijk een leidende rol bij de financiering van de kennisinstellingen. Het geld is er dus, maar het staat op een andere begroting. Het wordt echter wel in deze sector gestopt. Ik draag dus de organisatie een warm hart toe en dat komt op verschillende wijzen tot uiting. Er komt steun direct uit het Ministerie van I en M, we bevorderen de onderzoeksagenda en praten daar met de sector over en er komt steun via de topsector Water. We zorgen ervoor dat er in de sector wordt geïnvesteerd. Ik weet dat er wensen leven om nog veel meer te investeren. Het geld daarvoor is er gewoon niet, maar we kijken dus op verschillende manieren mee en we proberen hier een goede invulling aan te geven.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter, ik wil graag interrumpen, maar dat mag ik maar twee keer doen. Komt er nog een tweede termijn?

De **voorzitter**: Ja, er komt nog een tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Oké, dan kies ik ervoor om de Minister nu te interrumpen. Ik vind dat zij nu te gemakkelijk alles afschuift naar het Ministerie van EZ. Ze zegt: we hebben dat geld naar EZ overgemaakt, dus we gaan er niet meer over. We voeren hier een AO over scheepvaart, en volgens mij zit scheepvaart in de portefeuille van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Ik hoorde de Minister zojuist over de marifoon zeggen: EZ betaalt dat, dus u moet niet bij mij zijn met uw vragen. Hetzelfde gebeurt nu weer. Als ik goed ben geïnformeerd, trekt het Rijk – ik laat even buiten beschouwing om welk ministerie het gaat – op de begroting voor 2016 voor het eerst een bedrag uit onder de afgesproken 3,7 miljoen. Destijds ging het om 15% van de omzet en nu is het nog maar

7,3%. Het wordt dus niet alleen relatief, maar ook absoluut steeds minder. Een bedrag van 3,82 miljoen is niet volgens de afspraak die met de bedrijven is gemaakt. Klopt wat de Minister zegt, namelijk dat er wél minstens 3,17 miljoen naar het MARIN wordt overgemaakt om die onafhankelijkheid te behouden, of klopt het bericht dat er maar 3,28 miljoen door het Rijk naar het MARIN wordt overgemaakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga eerst even in op wat de heer Van Helvert zegt over de verantwoordelijkheden. Ik beantwoord met liefde alle vragen, ook over zaken die in de portefeuille van andere Ministers zitten. Dat doe ik hier ook steeds. Ik ga op dergelijke vragen ook inhoudelijk in. Toch zou ik het op prijs stellen als de commissie, als zij heel veel vragen heeft die eigenlijk bij andere ministeries liggen, die vragen zou verzamelen en dan ook de desbetreffende bewindspersoon zou uitnodigen. De leden zullen namelijk begrijpen dat ik mij niet mag bezighouden met zaken die in de portefeuille van een andere Minister zitten. Het begrotingsoverleg met Financiën is het moment waarop je met geld tussen ministeries kunt schuiven. Op andere momenten kan dat niet. Ik heb gezegd dat ik MARIN een belangrijk instituut vind en dat ik het budget voor MARIN van mijn ministerie heb overgemaakt. Ik heb ook gezegd dat ik er via de Nederlandse maritieme strategie en de topsector Water op stuur, maar ook de topsectoren vallen natuurlijk onder EZ. Ik probeer dus aan te geven dat ik er positief tegenover sta.

De heer Van Helvert had ook een heel specifieke vraag op dit vlak. Voor zover ik ben geïnformeerd – ik spreek dus nu namens een ander ministerie; dat is lastig – is er afgesproken dat onder de voorwaarde van deze bijdrage van het bedrijfsleven, de overheid, dus EZ, garant zal staan voor financiering van fundamenteel onderzoek. Afgesproken is dat dit niet meer onder de 3,72 miljoen per jaar vanuit EZ zal zijn. Dat is het berichtje dat ik van EZ doorkrijg. Waar dat precies uit bestaat en of er onenigheid is over de vraag welke dingen daar dan al of niet in zijn opgeteld, weet ik niet. Dit is het bericht dat ik hierover van EZ krijg. Ik maak me er dus zeker niet gemakkelijk van af. Sterker nog, we hebben het volledige budget hiervoor overgemaakt en het niet gekort.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het Ministerie van I en M heeft dus minstens 3,72 miljoen overgemaakt. Volgens mij zit de Minister van I en M elke week aan tafel met de Minister van EZ. Is de Minister van I en M bereid om zo spoedig mogelijk even met de Minister van EZ door te nemen of dit klopt en of de bedoelingen van het Ministerie van I en M hiermee bij het Ministerie van EZ worden waargemaakt? Verder vraag ik de Minister van I en M wat zij ervan zou vinden als zou blijken dat niet de afgesproken 3,7 miljoen wordt overgemaakt. Kan zij daar inhoudelijk iets over zeggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het lastig om er inhoudelijk iets over te zeggen omdat ik niet weet dat er überhaupt sprake is van deze strijd en wat de reden ervan zou kunnen zijn. Ik kan alleen maar het bericht voorlezen dat ik van EZ hierover krijg. De heer Van Helvert vraagt hoe ik hier tegen aankijk. Ik heb al meerdere keren gezegd dat ik MARIN een belangrijk instituut vind. Ik vind het ook jammer dat we niet meer geld beschikbaar hebben voor onze onderzoeksinstituten. Dit geldt niet alleen voor MARIN, maar ook voor bijvoorbeeld Deltares. Dat laatste instituut heeft gelukkig ook een heel grote buitenlandse orderportefeuille, waardoor men daar ook zelf geld genereert. We weten echter allemaal dat het krappe tijden zijn geweest en dat er op diverse vlakken is bezuinigd. Ik kan bijvoorbeeld ook niet zien of EZ op dit vlak ooit een bezuiniging heeft goedgekeurd. Ik doe de begroting van EZ niet en ik zit ook niet in die commissie. Ik zal dit bij mijn collega checken.



Er is geld voor het Buitenland van Rhooon vastgezet bij het Groenfonds. Er is nog niet veel geld uitgegeven. Dat is niet vreemd, gezien de fase waarin het project verkeert. Er zijn nu drie kwartiermakers aan de slag om een gebiedscoöperatie op te zetten. Het doel is om samen met betrokkenen tot een organische aanpak te komen. Dit is dus anders dan het plan dat er in het verleden lag. Na vele protesten is er gevraagd om tot een nieuwe invulling te komen. Dat is samen met betrokkenen gedaan. Niet iedereen is daarover helemaal tevreden, maar dit is in ieder geval wel wat er volgens mij uiteindelijk vorig jaar bij de Staatssecretaris van EZ is vastgelegd. De nieuwe planning is voorjaar 2016. Er is tot nu toe 23,5 miljoen uitgegeven voor de verwerving van gronden en opstallen, en voor de planopstart.

Ik kom op de KNRM, Rederij Noordgat en de Kustwacht. We hebben inderdaad de Kustwacht ingeschakeld als bemiddelaar. In principe zouden de KNRM en Rederij Noordgat er zelf met elkaar uit moeten kunnen komen. Er is natuurlijk sprake van twee private partijen. De overheid speelt hierbij in principe geen rol. De Kustwacht is erin geslaagd om de partijen weer om de tafel te krijgen. Dat was overigens niet gemakkelijk, want de bom barstte iedere keer opnieuw. Met de bemiddeling is bereikt dat partijen weer met elkaar praten. Er is een aantal operationele afspraken gemaakt. Een van de afspraken is dat de Kustwacht het via de openbare communicatiemiddelen zal melden als de noodhulpverlening ten einde is. Er wordt in ieder geval bereikt dat er geen onduidelijkheden bestaan over de vraag tot waar de inzet van de KNRM voor de Kustwacht loopt. Het doel dat de partijen weer met elkaar zouden spreken en in rustiger vaarwater terecht zouden komen, is bereikt. Daarmee is er volgens mij een einde gekomen aan de bemiddeling van de Kustwacht. Dit klinkt heel anders dan het verhaal dat ik hoorde van de heer Van Helvert. Die zegt: partijen kunnen niet meer met elkaar door één deur. Daarom is het volgens mij goed als ik nog even bij beide partijen laat navragen hoe het nou werkelijk zit. Ik weet niet op welk moment de heer Van Helvert zijn informatie heeft ontvangen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Nu kan ik niet meer interrumpen, voorzitter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, maar ik wil mijnheer Van Helvert wel een beetje helpen. Ik vind deze bemiddeling eigenlijk geen publieke taak. Anderzijds hebben we de bemiddeling door de Kustwacht wel aangeboden. Ik wil dit best nog even navragen en nog één keer bekijken of we op een nog andere manier een bemiddelingspoging kunnen doen. Maar dat doen we dan echt nog maar één keer. Dit zijn twee volwassen partijen. Ze zouden dit ook gewoon met elkaar moeten kunnen oplossen. Ik hoop dat de commissie dat met mij eens is. Ik zal dit dus nagaan en er desnoods nog een keer een ander gezicht tussen zetten. Soms helpt dat. Misschien wil de heer Van Helvert wel als externe, onafhankelijke bemiddelaar optreden! Dat vind ik eigenlijk wel een briljant idee.

De heer Graus, die inmiddels niet meer in deze zaal aanwezig is, heeft gevraagd naar de actuele stand van de boetes die op de vaarwegen worden uitgedeeld. In het vorige AO heb ik hierover al gezegd dat onredelijke boetes kunnen worden gemeld. Het aantal boetes voor de overtreding van de Binnenvaartwet is verhoogd sinds 1 juli. Tot op heden zijn er geen onredelijke gevallen bij de ILT gemeld.

De **voorzitter**: Daarmee kunnen wij overgaan naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De leden kunnen daarin nog kort wat punten aantippen. Zij krijgen ieder anderhalve minuut spreektijd en mogen maximaal één keer interrumpen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording in de eerste termijn. Ik zeg toch nog kort iets over de definitiekwestie voor woonboten en de historische boten. Ik wil graag dat de Minister een actieve rol gaat spelen op dit vlak. Waar zitten de onduidelijkheden precies? In de scheepvaartsector moet men dit inzicht goed hebben. De reactie van de Minister op dit punt in de eerste termijn vond ik wat te gemakkelijk. Ik hoor graag dat de Minister een inspanningsverplichting op dit vlak op zich neemt.

In het kader van de loodsplicht heeft de Minister gesproken over lichtere criteria, een overgangstermijn enzovoorts. Ik hoor haar graag garanderen dat dit niet zal leiden tot een verzwaring voor de kleinere schepen. Bij de veerdienst Holwerd-Ameland gaat het allemaal wel erg traag. «Tjoek, tjoek», zeggen we dan in het noorden. In de gemeenteraad zijn al twee moties aangenomen. Ik zou heel graag willen dat de gemeente zelf weer de volle zeggenschap krijgt in dit traject. Ik zou graag willen dat er wordt toegewerkt naar het model van Texels Eigen Stoomboot Onderneming (TESO). De provincie moet daarin worden gezet als decentrale overheid. Dat is volgens mij allemaal in het belang van een betere, snellere en structurele oplossing. Daarbij gaat het om de vaartijden, maar ook over de logistiek, enzovoorts. Ik hoor de Minister dus graag toezeggen dat ze de gemeente erbij zal halen. Ik kom op het Twentekanaal.

De **voorzitter**: De volgende zin is uw laatste zin in deze termijn, mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Oei, dan moeten het Twentekanaal en MARIN in één zin gestopt worden, voorzitter. In hoeverre is de Minister bereid om extra middelen uit te trekken om de stremmingen in het Twentekanaal te beperken? Over MARIN zeg ik: er is 20 miljoen ingepompt. Het gaat hierbij om infrastructuur en milieu, om water en logistiek en dus om scheepvaart. Ik vind dat men daar zelf aan het roer moet staan. Welke programma's zijn van belang? De mariene strategie moet daarbij worden versterkt.

De **voorzitter**: Genoeg, mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik overweeg hier anders, voorzitter – dit is wel belangrijk – een motie over in te dienen. Ik vraag daarom bij dezen een VAO aan. Ik overweeg dat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik kan nog wel even doorgaan op die overweging. Ik kreeg van mijn collega van EZ zojuist te horen dat inderdaad wordt bekeken of er volgend jaar meer middelen kunnen worden ingezet. De rijksbijdrage is nu slechts een instandhoudingssubsidie. Die extra middelen zijn ook nodig om kapitaalintensieve installaties te kunnen vervangen.

Er komt een evaluatie van de huisvuilpas. Dat is hartstikke goed. Ik verwacht dat daarna ruimhartig uitvoering zal worden gegeven aan de motie die ik hierover samen met de PvdA heb ingediend. We moeten gaan rekenen met een andere graad van kostendekkendheid, zodat de kosten van de huisvuilpas zodanig kunnen dalen dat iedereen zo'n ding gaat aanschaffen. Daarmee zouden we volgens mij allemaal zijn geholpen. Ik kom ook nog even op de inspecties in de havens. De Minister heeft gesproken over Kiwa. Volgens mijn bronnen heeft het klachten geregend over de inspecties. Er zijn dus wel degelijk klachten. Ik vind dit lastig. Enerzijds streven we natuurlijk naar een kostendekkend tarief. Dat is volgens mij goed. We moeten de kosten doorberekenen aan degenen die er gebruik van maken. Anderzijds zijn die inspecties ook een soort Dikkertje Dap aan het worden. Men kan alle kosten doorberekenen, dus

men inspecteert zich een ongeluk zonder daarbij rekening te houden met de kosten voor het bedrijfsleven. Hoe kunnen we bij dit systeem een prikkel inbouwen zodat onze havens concurrerend blijven? Hoe kunnen we de toezichtkosten van Kiwa en van de NVWA beheersen? Ik weet dat dit niet in de portefeuille van de Minister van I en M zit. Mijn collega voert hiervoor een kruistocht bij EZ. We moeten in godsnaam die kosten verlagen. Dat is belangrijk voor de concurrentiepositie van Nederland. Ik vraag de Minister om te zoeken naar een prikkel en naar een oplossing voor dit probleem.

De **voorzitter**: Uw laatste zin, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mijn collega de heer Heerema heeft een motie ingediend over het buitengebied van Rhooon. Daarin wordt de regering verzocht, de doelstelling van de PKB als uitgangspunt te nemen en samenwerking met partijen te zoeken om de doelstellingen in ieder geval op een andere manier in te vullen. Dat was volgens mij de bedoeling. We hoorden dat de Minister zojuist volgens mij ook zeggen. Ik zeg dit nog even, wellicht ter aanvulling op wat de heer Smaling straks in zijn tweede termijn hierover gaat zeggen. Wanneer zullen we hierover meer horen?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik kom nog even terug op de CCR-eisen. Ik heb goed naar de Minister geluisterd, maar het is mij niet helemaal duidelijk of zij nu iets heeft toegezegd op dit vlak. Als zij dat niet heeft gedaan, dan wil ik graag dat zij dat alsnog doet. Als zij daar niet toe bereid is, zal ik overwegen om hierover een motie in te dienen. Ik zal echter zelf geen VAO aanvragen als de Minister mij kan beloven dat zij in dat eisenpakket – het zijn zo'n 140 eisen – een soort stratificatie kan aanbrengen. Welke eisen liggen op het vlak van veiligheid? Welke op het vlak van duurzaamheid? Daar kun je inderdaad van afblijven. In het artikel in Schuttevaer is sprake van eisen omtrent geluid in de machinekamer. Er zijn vast een heleboel eisen waar je misschien vanaf kunt komen, waarvoor je de collega's van de andere Rijnlanden misschien mee kunt krijgen. Op zo'n manier kunnen we naar iets toewerken. Op dit moment worden we af en toe verrast door iets wat is gelukt. Dat zou toch een ander gevoel bij de binnenvaartsector opleveren. Ik vind het heel belangrijk dat die stap wordt gezet. Ik sluit mij verder aan bij wat mevrouw De Boer heeft gezegd over het Buitenland van Rhooon.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. De Minister vraagt om vertrouwen als het gaat om de SAR-helikopters en de tijdelijke reddingshelikopters. Ik geloof ook wel dat de Minister die taak, net als ik, van cruciaal belang vindt. Ik ben echter niet gerust over de helikopters die we nu ter beschikking hebben. Ik zeg nogmaals: Rijkswaterstaat heeft veel verstand van bruggen en wegen, maar helikopters zijn toch iets anders. Ik zeg dat niet zomaar, maar omdat ik zie dat er gewoon lapmiddelen worden gebruikt, omdat ik zie dat de bestaande helikopters worden opgelapt om ze aan de eisen te laten voldoen. Ik wil hierover vanavond duidelijke taal van de Minister horen. Kunnen wij met deze helikopters mensen redden in vochtig vriesweer? Ik hoor graag van de Minister een ja of een nee op deze vraag.

Verder heeft een van de drie helikopters volgens de Minister wel een ingebouwde infraroodcamera. Twee van de drie helikopters hebben dus niet zo'n camera. Volgens de piloten zijn die handheld camera's niet bruikbaar. Wie zijn hier volgens de Minister de deskundigen? Zijn dat Rijkswaterstaat en de Minister zelf, of zijn dat de piloten van die helikopters? Ik heb verder de Minister om een garantie gevraagd dat er sprake zal zijn van beschikbare SAR-capaciteit. Daarbij moeten we ons

realiseren dat die tweede helikopter volop bezig is met beloodsen in Rotterdam. Ook hierover wil ik duidelijke taal van de Minister horen. Als de collega's nog twijfelen over een VAO, kunnen ze daarmee ophouden, want in ieder geval ik heb behoefte aan het houden van een VAO.

De heer **Van Helvert** (CDA): De tweede lezing komt vandaag uit een mail van 3 november van de Kustwacht. Daarin staat het volgende. «Daar er verschillende zienswijzen zijn omtrent de invulling van de taak van de geschillencommissie, is de Kustwacht van mening dat er sprake is van een impasse in het bemiddelingsproces. De Kustwacht ziet op dit moment geen mogelijkheid om een passende oplossing te vinden vóór 5 november. Het ministerie is daarover geïnformeerd.» Wij hebben in maart de Minister geadviseerd om een onafhankelijke persoon aan te stellen. De Kustwacht is onderdeel van de situatie. Zowel de KNRM als private partijen doen verschrikkelijk goed werk en ze hebben elkaar bovendien keihard nodig; bijvoorbeeld als het vriest, want dan komt de helikopter niet hoor ik net. Er moet dus een oplossing komen voor dit conflict. We kunnen wel zeggen: de overheid speelt daarin officieel geen rol. Maar het zorgen voor veiligheid op zee is dan misschien wel geen officiële overheidstaak, maar dan toch op z'n minst wel een morele taak van het Ministerie van I en M. We weten dat beide partijen met een heel groot hart goed werk doen. Daarom moeten we hier uit kunnen komen. Maar misschien lukt dat net niet als de Kustwacht de bemiddelaar is, ondanks alle goede bedoelingen. Dat was ook de strekking van de motie die ik in maart heb ingediend. Ik zal met mevrouw Jacobi overleggen hoe we tot een motie kunnen komen om op dit vlak een en ander toch af te dwingen.

Ook over de marifoon zegt de Minister: EZ int dit. EZ is misschien wel de innende partij, maar I en M is de partij die gaat over varen. Wij zien dat er negen doden zijn gevallen omdat er geen marifoon aanwezig was. Als het Ministerie van I en M dan niet over het betalen en het geld gaat, mag ik dan misschien wel de mening van de ministerie hierover horen? Ons standpunt is dat die drempel zou moeten worden weggehaald. Daarover kan I en M toch wel iets vinden? Dan moet EZ inderdaad innen, of niet innen.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik dank de Minister voor het beantwoorden van de vragen. Ik wil ook graag mijn waardering uitspreken voor de helderheid ervan en de positieve attitude die uit de antwoorden naar voren komt. Dat waardeer ik zeer. Bij de behandeling van de begroting van EZ zullen we de marifoonregistratie aanhaken. Hetzelfde geldt voor de tarieven voor de importcontroles. De aanvullende vraag die ik wilde stellen over de Twentekanalen heeft mevrouw Jacobi inmiddels al gesteld. Ik ben overtuigd van de positieve insteek van de Minister op dit vlak. Dat kan echter ook iets extra's in financiële zin vergen. Is de Minister in principe bereid om daarvoor iets extra's uit te trekken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Over de woonboten was ik wat afhoudend omdat, ik zei het al, het nog bij de Raad van State ligt. Ik heb echter begrepen dat het probleem is opgelost; woonboten zullen er niet onder vallen. Het wetsvoorstel is nog niet openbaar, maar het lijkt me niet dat het kabinet zal vallen als dit wel openbaar zal zijn. Ik zal Minister Blok dus nog eens extra wijzen op de zorgen van de Kamer hierover. Ik heb echter dus begrepen dat het probleem is opgelost. Ik kan de definitie nu niet inzien, want die ligt elders. Ik heb echter begrepen dat woonschepen er niet onder vallen. Mevrouw Jacobi zei dat de loodsplicht niet mag leiden tot een verzwaring voor de kleinere schepen. Nu zijn de registerschepen vrijgesteld. Iedereen

is het erover eens dat de vrijstelling naar de kapitein moet in plaats van naar het schip. Ook de reders zijn het daarover eens. Daarom moet je lichte eisen stellen, anders zou iedere kapitein zonder loods de haven in kunnen. In overleg met de sector zal dit op een redelijke manier geregeld worden. Wij doen dit ook samen met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en zullen het bespreken. Een verzwaring is het dus niet, want er zitten lichte eisen aan vast. Met de sector is ook afgesproken om de eisen aan de kapitein te stellen in plaats van aan het schip, om daarmee de veiligheid te vergroten.

Er is gevraagd of bij de veerdienst Ameland-Holwerd de gemeente betrokken kan worden. Voor zover ik heb begrepen, is de gemeente al betrokken. De gemeente heeft ook een formele adviserende rol in het kader van de concessie. Ook de provincie Friesland is betrokken. Via de stuurgroep Holwerd aan Zee wordt zij actief geïnformeerd.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Jacobi wil reageren. Doet u dat in één zin, mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De gemeente heeft daar geen rol meer in, zoals eerder, omdat het nu klantenpanels zijn. Daarover is de gemeenschap overigens erg ontevreden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb hier de informatie gekregen dat de gemeente ook een formele adviserende rol heeft in het kader van de concessie. Ik ben bereid om dat nog even na te gaan. Volgens mij zijn er toch al een paar dingen die we gaan opsturen. Misschien kunnen we die allemaal verzamelen in een soort verzamelstuk. Ik kom daar zo op terug.

Voor het Buitenland van Rhooen is er een aangepast plan. Het oude plan is dus van tafel. Een aantal kwartiermakers voert dit nu uit, conform de motie. Ze zijn nu bezig om een gebiedscoöperatie te maken. Voorjaar 2016 worden de nieuwe planning en een voorstel voor zo'n gebiedscoöperatie bekend. Dit is dus een aanpassing ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel. Daaraan hebben betrokkenen meegewerkt. Bij een deel van de betrokkenen is hiervoor draagvlak en bij een ander deel niet. Er zijn mensen die het ook op deze manier nog steeds niet willen. Dit is echter wel conform de motie van de Kamer uitgevoerd. Volgens mij heeft mevrouw Dijkma hierover nog redelijk kort geleden, in haar vorige rol van Staatssecretaris van EZ, gecommuniceerd naar de Kamer. Mevrouw De Boer heeft nog vragen over het huisvuil. De motie hierover wordt ook meegenomen in de evaluatie. De branche is vertegenwoordigd in de klankbordgroep. We kunnen samen bekijken hoe we het aantal abonnementen omhoog kunnen krijgen. Het moet wat mij betreft wel vrijwillig blijven. Ik vind niet dat ik schippers kan verplichten om een abonnement te nemen, als de Akte van Mannheim. We doen dat graag gezamenlijk.

Er is gesproken over het inbouwen van een prikkel in het systeem om te komen tot kostenverlaging bij Kiwa. Er is een automatische prikkel om de kosten te verlagen bij Kiwa. We hebben namelijk afspraken gemaakt in het contract over steeds lagere kosten. De NVWA is zich bewust van het belang hiervan, maar let natuurlijk ook op het belang van de voedselveiligheid, wat ook een belang van de sector zelf is. Bij Kiwa is er in ieder geval een prikkel ingebouwd om tot steeds lagere kosten te komen binnen een bepaalde marge. Mevrouw De Boer heeft gezegd dat zij heeft gehoord dat er veel klachten zijn, dus dat neem ik gewoon aan. We hebben met Kiwa afgesproken dat er een externe partij naar kijkt, zodat een ander ook nog een keer kan beoordelen of het nou echt kostendekkend is of niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ken die prikkel niet, maar ik vind het goed dat er zo'n prikkel is ingebouwd bij Kiwa. Kan die misschien worden uitge-

breid naar andere inspecties? En voor Kiwa is er dan misschien wel een vergunning, maar kijk eens even naar de lijst. Er zijn grote verschillen met bijvoorbeeld de taxibranche. Als je een wijziging van de bedrijfsvoering wilt doorvoeren, als bijvoorbeeld de vennootschap onder firma een eenmanszaak wordt, is daarvoor één A4'tje nodig. Dat kost € 800; dat staat echt op die lijst. Ik weet niet op welke prikkel de Minister doelt, maar ik vind dat ongelooflijk veel geld. Dat heb ik bij dezen nog een keer gezegd.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** We letten steeds op die kosten, ook in bredere zin. We hebben het nu over de scheepvaart, maar dit speelt in allerlei andere sectoren natuurlijk ook, bijvoorbeeld in de taxisector. Bij Kiwa gaat het ook om allerlei andere tarieven. Toen Kiwa de inspecties overnam, is de afspraak gemaakt dat men mocht beginnen met een wat hoger ingroei-model, maar dat men uiteindelijk lager zou uitkomen dan de kosten die vóór de overname werden gemaakt. Wij bekijken dit dus intensief. We zouden dit zelfs «niet niet» kunnen bekijken, want de sector zit ons hierbij op de nek. Niet voor niets laten we hierbij een externe bekijken of het ook echt kostendekkend is.

**De heer Van Helvert (CDA):** Ik heb het over Kiwa omwille van de tijd in mijn eerste termijn niet gehad omdat anderen het er al over hadden. Nog geen jaar geleden voerde ik mijn allereerste AO. Tijdens dat AO heb ik al direct iets over Kiwa gezegd. Het gaat steeds over klantvriendelijkheid, kwaliteit, snelheid en de prijs. De prijs is gewoon veel te hoog, het duurt vaak veel te lang en het is allemaal veel te moeilijk. Dat wordt al vanaf de overname gezegd. Steeds zegt het ministerie dan: we kijken ernaar, er zijn prikkels, het komt goed en we doen het rustig aan. Nog steeds zijn vele documenten van Kiwa gewoon vele malen duurder dan een paspoort. Zo'n paspoort is eigenlijk het meest specialistische document dat er in Nederland bestaat. Zo'n paspoort is goedkoper dan bijna alle documenten van Kiwa. Dat kan niet en dat moet veranderen. We kunnen er eigenlijk geen genoeg meer mee nemen als de Minister zegt: we kijken en we doen en doe rustig aan. We willen dus eigenlijk dat de Minister in actie komt.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Paspoorten worden door bijna alle Nederlanders afgenomen. Het gaat hierbij natuurlijk ook om schaal. Dingen die veel worden weggezet, zijn vaak goedkoper. Dat bepaalt ook de prijs. Ik hoor ook dat er klachten zijn, maar in mijn optiek valt het mee. Bij Kiwa komen circa 12.000 aanvragen per jaar binnen. In 2014 zijn er 66 klachten geweest. In 2015 zijn er tot 1 november 32 klachten geweest. Daarvan zijn er zeven ongegrond. Netto zijn er dus 25 klachten, op 12.000 aanvragen. We praten hier over moties en over dingen die we horen; ik wil hier ook even de feiten noemen. Kiwa zit in een transitieproces. Het blijft voor mij van belang dat wij bovenop die tarieven zitten. De oorzaak van de problematiek ligt in een ver verleden. Vroeger waren de tarieven van de ILT niet kostendekkend. De overheid subsidieerde dus eigenlijk een beetje. Op een gegeven moment is besloten dat er kostendekkend zou moeten worden gewerkt. Het is ook uitbesteed aan een andere organisatie. We hebben die organisatie even ingroeitijd gegeven, maar vervolgens is Kiwa uitgedaagd om de tarieven zo laag mogelijk te laten zijn. We bekijken die tarieven en laten een externe partij onderzoeken of er kostendekkend wordt gewerkt. We zitten er dus bovenop om ervoor te zorgen dat er een goed product wordt geleverd. In sommige sectoren zijn de tarieven eigenlijk lager dan ze zouden moeten zijn, in andere sectoren zijn ze hoger dan ze zouden moeten zijn. Dat is historisch zo gegroeid. De Kamer heeft in het verleden bijvoorbeeld weleens gezegd: we willen dat de luchtvaart een beetje wordt ontzien. Dan komt het ergens anders weer terug. De volgende keer wordt er

wellicht gezegd dat de scheepvaart een beetje moet worden ontzien. Dan zal het weer ergens anders naar boven komen. We zijn bezig om heel zorgvuldig te bekijken hoe we dat beter in balans kunnen brengen en transparant kunnen maken. Ik doe hier dus zeker niet makkelijk over, maar ik wil ook niet het beeld laten ontstaan alsof het allemaal ellende is, want dat is zeker niet het geval.

De heer **Van Helvert** (CDA): Volgens mij heb ik in het kleine jaar dat ik nu in deze commissie zit, al meer dan 25 klachten over Kiwa gehoord. Maar goed, ik zal voortaan altijd doorverwijzen, zodat klagers hun klacht op de juiste plek neerleggen. Ik hoor in ieder geval heel veel klachten. Kan het toezichtsrapport van de ILT over Kiwa openbaar worden gemaakt, zodat we dat allemaal kunnen bekijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook daar zal ik op terugkomen in de brief die ik de Kamer zal sturen naar aanleiding van een aantal zaken die in dit AO aan de orde zijn gekomen. Het contract zelf is niet openbaar. Dat is al een keer voor de rechter uitgevochten en daarover heeft de rechter ook een uitspraak gedaan. Dat het niet openbaar is, heeft te maken met het feit dat het hierbij over gegevens over bedrijfsvoering gaat. Dat speelt in heel veel zaken. Ik zal bekijken wat er wel openbaar is en waar geen gegevens over bedrijfsvoering in staan. Ik moet dus even zoeken wat hiervoor de beste vorm is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik hoorde de Minister over een contract praten. Ik vroeg om het toezichtsrapport van de ILT.

De **voorzitter**: Ik hoor dat de Minister daarop terugkomt in haar brief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Ik weet namelijk niet of wat daarin staat, weer inzicht geeft in die bedrijfsvoering. Mevrouw Jacobi vroeg of ik er bij de programmaontwikkeling van MARIN bovenop blijf zitten. Zij vraagt: u hebt weliswaar het budget overgegeven, maar u voelt u toch wel verantwoordelijk vanuit uw rol van verantwoordelijke voor scheepvaart? Daarvoor voel ik me zeker verantwoordelijk. Ik ben ook bereid om die programmaontwikkeling mee te bezien. Ik zei net al dat ik geen geld kan creëren, maar wel kan meedenken en enthousiasmeren. Als de Kamer dat aan mij vraagt, zal ik dat zeker doen. Dat scheelt wellicht een motie.

Over de financiering krijg ik op dit moment nog meer informatie binnen van EZ. Het verschil waar de heer Van Helvert op doelt tussen de 3,284 miljoen en de 3,72 miljoen, zit waarschijnlijk in het volgende. EZ heeft inderdaad 3,284 miljoen voor 2016 staan, maar zegt dat dit kan worden aangevuld met TKI-geld en dat het daarmee niet onder de 3,72 zakt. Dat is de opbouw en daarin zit waarschijnlijk ook het verschil tussen het ene en het andere bedrag. Daarover gaat waarschijnlijk de discussie. Ik roep de commissie nogmaals op om een volgende keer ook collega-bewindslieden uit te nodigen bij dit soort overleggen, zodat ik niet meer als brievenbus hoeft te fungeren.

Over het Twentekanaal heb ik al gezegd dat ik met de sector en de aannemer aan de slag ga om die hinder zo veel mogelijk te beperken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De vraag was of de Minister bereid is daarvoor een aanvullende bijdrage te leveren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een aanvullende rijksbijdrage? Daarvoor hebben we het MIRT-overleg. Daar spreken we met elkaar af wat we bijdragen. Ik heb een bedrag in mijn hoofd voor de Twentekanalen. We gaan proberen of we de aanbesteding binnen dat budget kunnen realiseren.

De heer Smaling heeft nog gesproken over het eisenpakket van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Ik kan hem toezeggen – ik probeerde dat in de eerste termijn ook al te doen – dat ik ervoor zal zorgen dat ik de Kamer kan laten zien bij welke maatregelen we nog aan het lobbyen zijn, dus welke maatregelen we kansrijk vinden, en welke maatregelen we gewoon goed vinden omdat ze voor het milieu of de veiligheid wenselijk zijn. We bereiden nu in Nederland de aanpassing van eisen rond geluid en elektrische installaties voor. In andere landen worden weer andere eisen voorbereid. Ik denk dat het goed is dat we de Kamer dat overzicht doen toekomen.

De heer **Smaling** (SP): Ik kan nu nog zeuren over een tijdstip. Wanneer zullen we dat overzicht ontvangen? Als ik dit niet vraag, blijft het misschien een beetje hangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb toegezegd dat ik de Kamer een brief zal sturen waarin van alles staat over allerlei onderwerpen die we vandaag hebben besproken. Zo kunnen we alles bij elkaar nemen. De Kamer ontvangt die brief over een maand.

In de beleidsnota Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2009 staat dat de overheid SAR-hulp aanvullend op de eigen verantwoordelijkheid van schepen en boorplatforms moet gaan regelen. Dat betekent dat we dus niet alles in de vorm van een helikopter geregeld moeten hebben. Het Rijk is dus ook niet de enige die hiervoor verantwoorde-lijkheid draagt. De bijdrage van het Rijk is aanvullend op de eigen verantwoordelijkheid van schepen en boorplatforms. Ik heb al eerder gezegd dat er hiervoor niet alleen helikopters beschikbaar zijn, maar ook reddingsboten en vliegtuigen. De helikopters vliegen dus misschien niet in vriesweer. De vraag is ook of ze daar überhaupt mee te maken krijgen. Vorig jaar hebben ze hier helemaal niet mee te maken gekregen. De helikopters hangen ook vaak lager. Er zijn dus verder ook andere manieren om mensen te redden in vriesweer dan met helikopters. Er zijn reddingsboten en vliegtuigen voor beschikbaar. En schepen en boorplat-forms hebben hiervoor ook een eigen verantwoordelijkheid.

Mevrouw Hachchi had het ook over de handheld camera's. Wie is er deskundig? Het bedrijf heeft er zelf voor gekozen om het zo te doen. Piloten bij die organisatie werken ook al jaren met deze camera's. Eén helikopter heeft een ingebouwde camera. In de andere helikopters werkt men met handheld camera's. Men werk er zelf dus mee en dit zijn piloten. Het hangt er dus maar van af welke piloot je spreekt, welk materiaal hij heeft en wat hij prettig vindt werken. Dit is gewoon goed en conform onze eisen.

Wij kunnen nooit honderd procent zekerheid geven dat we in alle gevallen noodhulp succesvol zullen kunnen verlenen. Dat hebben we ook geschreven in de beleidsnota voor 2010, die we naar de Kamer hebben gestuurd. We doen er echter alles aan om adequate SAR te hebben. Ik vind dat we die hiermee hebben.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb genoteerd hoe de Minister dit verwoordt. Zij zegt: als er mensen tijdens vochtig vriesweer in nood zijn, is er hulp. In die zin is er dus een garantie dat er in zulke situaties hulp komt. Het is weliswaar aanvullend, we kunnen wel wijzen op de verantwoordelijkheid van de boorplatforms, maar die SAR-taak is gewoon belangrijk omdat het daarbij gaat om mensenlevens. Daarover waren we het nu juist in de eerste termijn met elkaar eens.

Voor de camera's verwijst de Minister naar het bedrijf zelf dat met dat lapmiddel komt. De overheid is degene die de eisen stelt. De Minister zei: volgens onze eisen is dit goed. Over de beschikbaarheid heb ik nog geen duidelijke garantie van de Minister gehad. Ik wijs daarbij vooral op die tweede helikopter, die het maar druk heeft met het beloodsen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het past inderdaad binnen onze aanbestedingseisen. Over de beschikbaarheid heb ik volgens mij in de eerste termijn al gezegd dat de helikopters weliswaar ook beloodsingstaken hebben, maar dat ze die onmiddellijk kunnen laten vallen als er noodhulp moet worden geleverd. De helikopters zijn dus beschikbaar. Dat ligt ook in een overeenkomst vast.

Er is nog gesproken over de KNRM en de bemiddeling van de Kustwacht. Ook dat had ik, dacht ik, in de eerste termijn al toegezegd. De heer Van Helvert dreigde mij echter zojuist nog met een motie, want hij had geen tijd meer om vragen te stellen. Toen zei ik: ik help hem een beetje door te zeggen dat ik van plan ben om nóg een onafhankelijke partij in te zetten als de partijen er werkelijk nog niet uit zijn. Ik had zelfs bedacht dat de heer Van Helvert die bemiddelingspoging wellicht zelf kon doen. Wat dat betreft hoeft hij mij dus niet met een motie op te roepen om dat te gaan doen. Ik zal de partijen eerst nog even vragen hoe het ermee staat, maar als het nodig is, zal ik nog een onafhankelijke partij inzetten. Ik heb de Kamer echter ook gezegd – hierbij kijk ik ook naar de heer Van Helvert – dat we op een gegeven moment, als we ook dit nog geprobeerd hebben, moeten besluiten dat de partijen zelf aan de bak moeten. Partijen moeten uiteindelijk zelf leren hoe ze zo'n ruzie moeten oplossen, net als kinderen dat moeten leren. Ik zal dus bekijken of een bemiddeling door een nieuwe persoon nog iets kan doen.

Tegen de heer Bisschop zeg ik: het klopt dat ik verantwoordelijk ben voor de veiligheid. Zijn vraag had betrekking op de marifoon. Ik heb in de eerste termijn gezegd dat ik de situatie, nu er betaald moet worden voor de marifoon, zal gaan monitoren. Ik zal daarbij meteen aan de bel trekken als die monitoring uitwijst dat het betalen voor de marifoon enige invloed heeft op de situatie op het water, of dat er zich hierdoor een onveilige situatie gaat voordoen. De heer Bisschop weet nu dus dat ik hierop zeker zal toezien.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister hartelijk voor de antwoorden in haar tweede termijn. Er zijn drie toezeggingen gedaan.

- De Kamer zal binnen een maand inzicht worden verschaft in de stand van zaken en de inzet van Nederland ten aanzien van de versoepeling van eisen aan de binnenvaart door de CCR.
- De Kamer zal een afschrift worden toegezonden van de brief aan de Oostzeeschippers in het kader van de afspraken met Denemarken.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de betrokkenheid van gemeente en provincie bij de vaargeul bij Holwerd en over de mogelijkheden om het ILT-toezichtsrapport over Kiwa openbaar te maken.

Bij de plenaire regeling van werkzaamheden zullen we een VAO aanvragen. Daarin zal mevrouw Hachchi de eerste spreker zijn. Ik dank iedereen die aan dit AO heeft bijgedragen.

Sluiting: 20.51 uur.

## **Volledige agenda**

1. *Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 14*  
Kamerstuk 24 691, nr. 123 – Brief regering d.d. 13-10-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
2. *Aanbieding accountantsrapport behorende bij de veertiende Voortgangsrapportage Project Mainportontwikkeling Rotterdam*  
Kamerstuk 24 691, nr. 124 – Brief regering d.d. 27-10-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
3. *Voortgangsrapportage Werkprogramma Zeehavens 2014–2016*  
Kamerstuk 29 862, nr. 28 – Brief regering d.d. 29-06-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
4. *Opvolging onderzoek naar de havenaanloop en doorvoerkosten in Noordwest Europese zee- en luchthavens (hoogste inspectietarieven)*  
Kamerstuk 29 862, nr. 29 – Brief regering d.d. 16-10-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
5. *Opzet beleidsdoorlichting beleidsartikel 18: Scheepvaart en havens*  
Kamerstuk 32 861, nr. 15 – Brief regering d.d. 20-10-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
6. *Publieke consultatie inzake de midden termijn herziening van de Europese maritieme strategie*  
Kamerstuk 22 112, nr. 1994 – Brief regering d.d. 17-08-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
7. *Jaarverslag 2014 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*  
Kamerstuk 31 409, nr. 90 – Brief regering d.d. 17-08-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
8. *Stand van zaken van het overleg tussen de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM), de rederij Noordgat (bergings- en sleepdienst) en de Kustwacht*  
Kamerstuk 33 450, nr. 47 – Brief regering d.d. 17-09-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
9. *Reactie op de aangenomen motie van de leden Jacobi en Aukje de Vries over een eventuele aanpassing van de PKB Waddenzee ten behoeve van de vaargeul Ameland*  
Kamerstuk 31 409, nr. 91 – Brief regering d.d. 28-09-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus
10. *Aanbesteding van de SAR-helikopters Kustwacht*  
Kamerstuk 30 490, nr. 25 – Brief regering d.d. 28-10-2015  
Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus

*11. Aanbieding rapport Instandhouding hoofdvaarwegennet  
Kamerstuk 34 300 A, nr. 6 – Rapport/brief Algemene Rekenkamer d.d.  
14-10-2015*

*president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*

*12. Diverse toezeggingen met het oog op Algemeen Overleg Scheepvaart  
Kamerstuk 31 409, nr. 92 – Brief regering d.d. 16-10-2015*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*

*13. Reactie op verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en  
Milieu inzake vaargeul Ameland*

*Kamerstuk 31 409, nr. 93 – Brief regering d.d. 05-11-2015*

*Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus*