

Vergaderjaar 2011–2012

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 68

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 19 januari 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2011 bij de aanbidding van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (voortgangsrapportage 10) (24 691, nr. 113);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2011 met het accountantsrapport bij de tiende voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (24 691, nr. 114);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni 2011 over het loodsendossier (30 490, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2011 met een reactie op de motie-De Mos (32 375, nr. 10) en toezeggingen met betrekking tot de scheepvaart (30 523, nr. 64);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2011 met een afschrift van de reactie op de brief aan de Stichting voor gedupeerde Beroepszeilshippers inzake ingebrekestelling Denemarken door de Europese Commissie inzake de Nederlandse zeegaande vloot (2011Z21068);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 oktober 2011 over de voortgang van het transitiecomité voor de binnenvaartorganisatie (30 523, nr. 66);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 november 2011 met een reactie op het verzoek van de commissie om informatie met betrekking tot vervuilde olie (30 872, nr. 80);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 november 2011 met de aanbidding van het rapport «Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet» (30 523, nr. 67);**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 december 2011 met de stand van zaken rond de zeeverkeerscentrale Waddenzee (31 409, nr. 38);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 december 2011 met de stand van zaken rond het advies inzake een nieuwe loodsgeldtariefstructuur (30 490, nr. 21);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2012 met informatie over het advies inzake een nieuwe loodsgeldtariefstructuur (30 490, nr. 22).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Haverkamp
Griffier: De Neyn van Hoogwerff

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Haverkamp, De Caluwé, De Mos, Holtackers, Smeets, Van Veldhoven, Van Tongeren en Bashir,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom. Ik open de commissievergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Elke fractie krijgt zes minuten spreektijd. De leden mogen elkaar tweemaal interrumperen. Staatssecretaris Atsma zal ons rond vier uur moeten verlaten. Ik zal er op sturen dat dan de vragen van de commissie aan de staatssecretaris zijn beantwoord.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Er staat vanmiddag veel op het programma. Naast alle stukken die we voor dit AO hebben geagendeerd, zijn er ook nog diverse lopende zaken en actuele onderwerpen. De VVD-fractie hecht zeer aan continue aandacht voor de scheepvaart in Nederland. Zowel de scheepvaart als de binnenvaart is een belangrijke motor voor onze economie. We zijn dan ook blij om te zien dat de minister inzet op de bevordering van multimodaal vervoer, het vervoer via water, weg en spoor. Deze trend mag echter niet in gevaar worden gebracht door ernstige stremmingen, zoals de stremming bij de sluis in Eefde sinds 3 januari. Deze sluis kan een groot aantal weken niet functioneren. Het binnenvaartverkeer is volledig geblokkeerd. Het is fijn dat de minister tijdelijke maatregelen ter ontlasting van de schippers treft en zorgt voor noodvoorzieningen voor de sluis. Ook de ondernemers in de regio zetten zich in voor alternatieven. Dit betekent wel dat er per dag tussen de 100 en 200 extra vrachtwagens de weg op moeten om goederen af te zetten. In sommige gevallen, bijvoorbeeld in Almelo, zijn vergunningen nodig voor het lossen van treinen en het met vrachtwagens vervoeren van de goederen over het grondgebied van de gemeente. Voor sommige vergunningen heeft het aanvraagtraject een doorlooptijd van enkele weken. Kan de minister samen met de regio tijdelijke noodmaatregelen treffen die op kortere termijn een voorlopige oplossing bieden, bijvoorbeeld voor de situatie in Almelo? Heeft de minister al een indicatie van de duur van deze stremming? In de media hebben we kunnen lezen dat dit mogelijk tot 5 maart zal zijn. Klopt dat? Kan de levering van de benodigde vervangende ketting worden versneld? Wie is aansprakelijk voor de ontstane schade? Twee jaar geleden is nog onderhoud aan deze sluis gepleegd.

Uit de rapportages over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) blijkt dat dit project goed op schema ligt. We zijn daar blij mee. Hoe komt het dat na herberekening in dit stadium blijkt dat er minder oppervlakte beschikbaar is voor de Tweede Maasvlakte dan oorspronkelijk is geraamd? Naast de haven van Rotterdam zijn er in Nederland nog enkele belangrijke zeehavens. Kan de minister aangeven hoe zij de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte op de lange termijn ziet in relatie tot de uitbreidingsambities van die andere zeehavens? De minister heeft ons verzocht om in te stemmen met het eenmaal per jaar verschijnen van de voortgangsrapportage over het project in plaats van tweemaal, zoals tot nu toe het geval is geweest. De VVD-fractie stemt daarmee in. Ik stap over naar een ander onderwerp, het Loodswezen. Er zijn belangrijke stappen gezet voor aanpassing van het systeem van de loodsplicht. De VVD-fractie kan zich vinden in de aanpak en de oplossingsrichtingen. Vrijstelling wordt nu niet meer gekoppeld aan een categorie van schepen maar aan zowel het schip als de vaardigheden van de kapitein. Dit is voor

de veiligheid een positieve ontwikkeling. Nu blijkt echter uit de regionale plannen dat vrijstellingen niet alleen voor havens maar vaak zelfs ook voor deelhavens verkregen moeten worden. Het verkrijgen van een vrijstelling voor schepen mag hierdoor regeltechnisch en administratief niet nodeloos ingewikkeld worden. Ik begrijp inmiddels dat een combinatie van vrijstellingen voor diverse deelhavens mogelijk zal worden, maar verzoek de minister desondanks om erop toe te zien dat die combinatie er zal komen. Reders geven bovendien aan dat het gigantisch veel geld en tijd kost om deze vrijstellingen, de zogenoemde Pilot Exemption Certificates (PEC's), te verkrijgen. Verder zouden de registers voor binnen- en buitenschepen in afwachting van het nieuwe loodsysteem gesloten worden. Dit vindt de VVD-fractie onwenselijk. Ik verzoek de minister het project voortvarend voort te zetten, maar wel met de sector over de zojuist genoemde bezwaren te overleggen, om tot een daadwerkelijk flexibel en praktisch uitvoerbaar systeem te komen. Ik heb tot slot een aantal korte punten in de vorm van vragen. Kan de minister aangeven hoe het staat met de gesprekken tussen de Europese Commissie en Denemarken over de bruine vloot? Wat is de stand van zaken betreffende de beschikbaarheid van technische alternatieven en de toelating van alternatieven zoals scrubbers om de zwavelemissie te beperken? Hoe staat het met de eventuele bredere toepassing van de 0,1%-norm voor zwaveluitstoot, namelijk op de gehele EU in plaats van alleen op de Noordzee? Kan de minister een update geven over haar contacten met minister Ramsauer over de voorgenomen tolheffing op de Rijn? De vuilwaterafgifte staat niet op de agenda van deze vergadering, maar ik wil er toch iets over zeggen, omdat dit in de passagiersvaart een probleem is. Per 1 januari van dit jaar moeten passagiersschepen hun vuilwater afgeven op inzamelpunten. Er zijn echter onvoldoende inzamelpunten of ze zijn niet voldoende bereikbaar. Ik kan de minister daarvan een aantal voorbeelden meegeven. Kan de minister er iets aan doen om het aanbod van afgiftepunten voor de passagiersvaart te vergroten om te voorkomen dat er in het water moet worden geloosd?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Vandaag neem ik mijn collega Graus waar op een mooi dossier, de scheepvaart. Vaak heb ik moeten horen: jongen, je weet niet wat je mist. Dat waren de woorden van wijlen De Mos sr. In 1948, het bouwjaar van mijn moeder, koos een toen nog jonge De Mos sr. voor de wilde vaart. Het principe «in ieder stadje een ander schatje» leek hem, net als ik een romanticus, wel wat. De Nederlandse scheepvaart floreerde in die tijd. Hoe anders is dat nu! Steeds minder schepen varen onder Nederlandse vlag en steeds minder Nederlanders kiezen een beroep op zee. Vacatures voor kapitein, stuurman of matroos worden steeds minder vaak ingevuld door Nederlanders. Dat is raar voor een zeevarend volk. Klopt het dat de gemiddelde Nederlandse nautische carrière steeds korter wordt en dat nautisch personeel steeds vaker een baan aan wal zoekt? Klopt het dat zeevaartscholen dreigen te sluiten? Wat heeft dat voor gevolgen voor het aantal Nederlanders dat een nautisch beroep kiest? Hoe is het uit te leggen dat terwijl in deze sector de werkloosheid toeneemt, de werkloosheidsbakken vol staan en subsidies zijn verstrekt aan buitenlandse zeevaartopleidingen? Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat er weer Nederlanders in de scheepvaart gaan werken, zeker gelet op de verwachting dat de Nederlandse havens blijven groeien?

We spreken vandaag ook over de Loodsplicht Nieuwe Stijl. Het uitgangspunt daarvan is het leveren van een bijdrage aan de veiligheid in de Nederlandse havens. Alle partijen onderschrijven dit uitgangspunt. Over de uitvoering ervan bestaan echter grote zorgen. Met name de regionale invulling van dit uitgangspunt heeft onaanvaardbare consequenties. Er wordt zelfs gesteld dat van de door de minister toegezegde flexibilisering niets terecht zal komen. In de Loodsplicht Nieuwe Stijl

wordt voorgesteld om het register voor kleine zeeschepen af te schaffen. Dag vrijstelling loodsplicht voor binnen- en buitenschepen! Hallo forse kostenverhoging voor reders! Welkom concurrentievervalsing! Ook een vrijstelling voor shortseaschepen behoort door de Loodsplicht Nieuwe Stijl niet tot de mogelijkheden. Was het in het recente verleden niet de bedoeling dat inzet van meer binnen- en buitenschepen en shortseaschepen zou leiden tot minder vervoer over de weg, als een soort van filebestrijding? Hoe verhoudt de Loodsplicht Nieuwe Stijl zich hiertoe? Klopt het dat ook de belangen van de visserij in het geding komen door de twee jaar geleden ingevoerde loodsplicht voor vissersschepen? Is de minister bereid om met de invoering van de Loodsplicht Nieuwe Stijl een pas op de plaats te maken, zodat de marktpartijen met alternatieven kunnen komen die op draagvlak van gebruikers kunnen rekenen? Voorzitter, kent u ze nog: gekke henkie en malle pietje? Ze zijn ook in dit debat weer sterk vertegenwoordigd. Midden in een economische crisis komt men met het voorstel voor een CO₂-heffing voor de zeevaart. Daarnaast komt men met strengere eisen voor uitstoot van zwavel door schepen in de Noordzee en Oostzee. Deze rare grappen gaan de scheepvaartsector miljoenen kosten en ze zullen leiden tot concurrentievervalsing. De voorzitter van VNO-NCW, Bernard Wientjes, stelt dat de nieuwe normen vooral nadelig zijn voor de staal- en papierindustrie, die voor hun aan- en afvoer erg afhankelijk zijn van zeetransport. De minister weet toch ook dat de staalindustrie in Nederland al zwaar gebukt gaat onder de economische crisis? Met dit soort maatregelen ontmoedigen we transport over water. Men zal weer sneller kiezen voor wegtransport. Kunnen deze maatregelen door de minister of de staatssecretaris – afhankelijk van wie de beste jager is – vakkundig worden afgeknald? Voorzitter, kent u ze ook: vrouwen die actief het leven van hun mannen zuur maken, die controleren met wie hun mannen naar de kroeg gaan, die bovenaan de trap staan te schreeuwen als je iets later terugkomt van je favoriete voetbalclub of die je tien keer per dag op je werk lastigvallen met sms'jes met de vraag van wie een of ander kledingstuk is?

De **voorzitter**: Mevrouw Smeets, ik zie dat u wilt reageren, maar de vraag was aan mij gericht. Ik ken die vrouwen in elk geval niet. Ik weet niet of ik daarmee ook namens u antwoord?

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Mijn vraag was inderdaad: wie zijn die vrouwen?

De heer **De Mos** (PVV): De Nederlandse Mededingingsautoriteit is zo'n vreselijke vrouw. De afgelopen twee jaar heeft «de hardwerkende man», het Loodswezen, te maken gehad met talloze NMa-onderzoeken naar het steeds weer naar beneden bijstellen van de loodstarieven. Waarom? De tarieven zijn marktconform en liggen onder het gemiddelde van de Hamburg-Le Havre range. Het Loodswezen stelt dat de administratieve lasten de pan uit rijzen en dat er drie man extra in dienst moesten worden genomen om al die lastige vragen van de NMa te beantwoorden. Terwijl het Loodswezen zeer gedetailleerde vragen binnen een week moet beantwoorden, neemt de NMa zes maanden de tijd om naar de antwoorden te kijken. Het Loodswezen vindt controle prima, maar het kan wel effectiever in zijn ogen. Hoe kijkt de minister hiertegen aan en is zij bekend met de wens van het Loodswezen om haar aan te laten schuiven bij de gesprekken tussen het Loodswezen en de NMa? Is zij bereid dit te doen om het onderlinge vertrouwen te vergroten? Dan wil ik nog even ingaan op een smerig politiek spel dat wordt gespeeld over het hoofd van het Loodswezen. Tot 2005 waren de tarieven van Rotterdam en Antwerpen gelijk. Door de ont koppeling van deze tarieven loopt het Nederlandse Loodswezen ieder jaar op het Belgische traject geld mis. Over de jaren 2009 en 2010 is de schadepost vastgesteld op 10 mln.

België zegt dit bedrag pas te betalen als Nederland de Hedwigepolder onder water zet. Wat gaat de minister doen om dit soort spelletjes te beëindigen? Is zij bereid de Belgische minister hier subiet op aan te spreken, zeker nu bekend is dat Nederland zelf gaat over de invulling van natuurherstel?

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Mijn bijdrage volgt de drie hoofdpunten van de agenda: het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, de ontwikkelingen in het Loodswezen en de binnenvaart.

De aanleg van de Tweede Maasvlakte verloopt voorspoedig. Alle besluiten zijn onherroepelijk sinds juli en daarmee is een belangrijke mijlpaal behaald in het bestendigen van de welvaart in Nederland. Mainports, zoals de haven van Rotterdam, zijn immers cruciaal voor de economie en het vestigingsklimaat in Nederland. De economie is echter niet het enige wat telt. Compensatie van de gevolgen van het indrukwekkende project op de natuur is minstens zo belangrijk. Het doet mijn fractie deugd dat er aandacht is voor de luchtkwaliteit. De milieuzone en de snelheidsreductie in de binnenvaart zijn concretisering van de leefbaarheid en de aanleg van zo'n prachtig project hand in hand te doen gaan. Het tweede deelproject van de mainportontwikkeling is 750 ha natuur- en recreatiegebied. Ook dit ligt op schema. Dat brengt mij bij het derde project: Bestaand Rotterdams Gebied (BRG). Dat gaat over de optimalisering van reeds bestaande mogelijkheden. Ook dat loopt heel behoorlijk. Maar dan komen we bij de accountantsverklaring. Daarin staat dat men de indruk heeft dat I en M onvoldoende overzicht heeft op dit deelproject. Dat verbaast ons. Dat zou I en M natuurlijk wel moeten hebben. Het is een groot project en op een van de drie deelprojecten is het overzicht niet wat het zou moeten zijn. Ik wil het antwoord van de minister op deze vraag eigenlijk koppelen aan de toestemming van de CDA-fractie om de rapportagefrequentie van één keer per halfjaar naar één keer per jaar te brengen. Waarom zouden we dat doen? Het gaat immers om een groot project. We zijn op een deelproject niet in control. Waarom zouden we met zo'n verzoek moeten instemmen?

De aanbiedingsbrief biedt ook een doorkijkje naar de tweede helft van 2011. Ik sluit me wat dat betreft aan bij de vraag van mijn collega De Caluwé over de beperking van de ruimte die aangelegd wordt. Kennelijk is een nieuwe berekeningssystematiek de reden voor het voldoen aan aanvullende vergunningsvoorwaarden. Wat zijn hier de consequenties van? De brief klinkt wat dit betreft onheilspellend.

De heer **De Mos** (PVV): Ik wil even ingaan op de schone lucht. Die is ook de PVV heel wat waard, maar de maatregelen omtrent zwaveluitstoot leiden tot concurrentievervalsing omdat die alleen in de Noordzee en Oostzee gelden. We hebben echter niet zo veel aan schone lucht zonder goede banen en een sterke economie. Is de heer Holtackers dat met mij eens?

De heer **Holtackers** (CDA): Het CDA is niet van plan om de kwaliteit van de lucht in haar geheel op te offeren aan de economische ontwikkelingen. Met de stelligheid van de heer De Mos ben ik het dus niet eens. Toch moet je wel kijken naar de aspecten van de luchtkwaliteit en naar de economische eisen. Die moeten we zorgvuldig tegen elkaar afwegen, zodat we een economisch welvarend Nederland houden, maar ook een goed leefmilieu in het heden en in de toekomst.

De heer **De Mos** (PVV): Dat is een vreemde constatering. De heer Atsma, ook een staatsman van het CDA, stelt dat er een eerlijke aanpak voor zwaveluitstoot in de scheepvaart moet komen. Die is er nu niet omdat die regelingen alleen gaan gelden voor de Noordzee en de Oostzee. Dat zal

tot gevolg hebben dat schepen Nederlandse havens gaan mijden. Dat lijkt me niet goed voor de economie.

De heer **Holtackers** (CDA): Ik denk dat er een gelijk concurrentievermogen moet zijn voor heel Europa. In die zin ben ik het met de heer De Mos eens. Dat betekent echter niet dat we bij verschillen altijd maar moeten kiezen voor het niet investeren in luchtkwaliteit. Het beleid van de minister op dit punt, namelijk investeren in leefbaarheid én in economie, heeft onze waardering.

Dan kom ik op de kustwacht en het Loodswezen. De CDA-fractie vindt dat Nederland een uitstekend Loodswezen heeft en een uitstekende vereniging van reders. Hetzelfde geldt voor onze havens. Het zijn allemaal partijen in onze zeevaart die op een uitstekende manier hun eigen belangen weten te articuleren. Al hun stellingen en posities komen luid en duidelijk bij ons terecht. Dat stelt een Kamerlid soms voor problemen. Ik heb kennisgenomen van de nieuwe loodsplicht. Veiligheid staat bij het Loodswezen bovenaan, maar tegelijkertijd geldt ook dat reders in staat moeten zijn om hun werk en hun winst- en concurrentiepositie te behouden. Is in het voorliggende resultaat het optimum bereikt inzake de vrijstellingen en de opleidingsvoorstellen? Naar mijn idee is dat niet op alle punten het geval. Graag hoor ik van de minister waarom de vrijstellingen voor loodsen in de Rotterdamse haven worden uitgesplitst naar drie deelhavens. Is dat echt nodig? In de opleidingsvoorstellen die leiden tot vrijstelling zitten klassieke pen-en-papier testen. Zouden die niet kunnen worden vervangen door competentietesten? Met begeleidingsreizen kan dan voor een deel van die vrijstelling zorg worden gedragen. Er is ook Europese regelgeving in de maak wat betreft vrijstellingen voor loodsen. Hoe verhoudt die zich tot de ontwikkelingen in Nederland? Waarom heeft het project met de vessel traffic services zo'n hoge prioriteit ten opzichte van andere dingen die ook moeten gebeuren?

Dan kom ik op de binnenvaart. Er is al gesproken over Eefde. Zou de minister er zorg voor kunnen dragen dat schippers, betrokkenen en omwonenden wat directer worden betrokken bij de oplossingen voor de toekomst? Zij zijn tenslotte direct gedupeerd en zouden meer betrokken moeten worden bij het vinden van oplossingen. In ieder geval zou hun informatiepositie verbeterd moeten worden.

Het kortste document op de agenda gaat over iets verontrustends, namelijk het vervoeren van stookolie. Maar liefst 21 van de 28 vervoerders vervoert olie die is bijgemengd op een manier die in strijd is met de wetgeving. Dat benadert bijna wetteloosheid. Is de minister het met de CDA-fractie eens dat de handhaving en eventueel ook de beboeting moet worden aangescherpt?

Dan wil ik nog even ingaan op de Akte van Mannheim. De Waldhof blokkeert de Rijn. Wat kan daartegen worden gedaan in de toekomst? Inzake het eenzijdig opzeggen van het contract voor vrij vervoer over de Rijn moet wat het CDA betreft een driewerf «nein» klinken.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Er staat een groot aantal brieven op de agenda. Over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de realisatie van landaanwinning en de daartoe behorende natuurcompensatie heb ik geen vragen.

Er ligt een claim van ECT bij het Havenbedrijf Rotterdam. ECT waarschuwt verder voor een structurele onderbenutting. Op zich is er sprake van gezonde concurrentie; daar is niets mis mee. Structurele onderbenutting is echter niet iets wat wij wensen en ik neem aan dat de minister dat ook niet wil. Graag krijg ik een reactie van haar hierop. Ook hoor ik graag van haar hoeveel procent van de eerste fase van de Tweede Maasvlakte momenteel nog onbezet is. Is er zicht op definitieve invulling? Staatssecretaris Atsma schrijft dat er gedacht wordt aan beheersmaatregelen in het duingebied. Dat neigt naar minder natuurbescherming. Hierover

zouden we graag duidelijkheid krijgen. Minder oog voor natuurbelangen staat natuurlijk haaks op de doelstelling voor de Tweede Maasvlakte als duurzaamste havengebied. Bovendien zou het strijdig zijn met Europese regelgeving.

Met de natuurontwikkeling wordt wel vertraging opgelopen. Dat patroon zien we vaker. We willen de minister en de staatssecretaris aansporen snel resultaten te boeken. Voor de vertraging zijn twee redenen aan te wijzen. Enerzijds lopen er beroepsprocedures bij de Raad van State. Anderzijds is er vertraging bij de aankoop van grond. We dringen erop aan haast te maken. De natuurcompensatie moet klaar zijn voordat de Tweede Maasvlakte in gebruik wordt genomen. Dat zijn we verplicht aan de mensen die rond dat gebied wonen.

In het vorige AO heeft de PvdA-fractie zorgen geuit over de sluiproute langs de Waddeneilanden. De minister heeft daar schriftelijk op geantwoord. Volgens haar is er niet op grote schaal sprake van overtredingen. Er zijn echter 67 overtredingen geconstateerd. In werkelijkheid zijn het er zelfs misschien wel meer. Om hoeveel overtredingen gaat het nu echt? De Costa Concordia nam in zekere zin ook een sluiproute. Met dat in gedachten lijkt het me goed om hierop te handhaven.

Dan kom ik op de uitvoering van de motie-Jacobi over de 24 urenbezetting van de vuurtorens in het Waddengebied. Graag hoor ik van de staatssecretaris wat de stand van zaken is.

Door de collega's van het CDA en de VVD zijn al vragen gesteld over het Loodswezen. Daar sluit ik me kortheidshalve bij aan. Wel heb ik nog een vraag over de transparante tarieven. Om daartoe te komen is het noodzakelijk dat een onafhankelijk instituut de markt doorgrondt en goed in staat is om dat te doen. Is de NMa momenteel in staat om die beoordeling goed uit te vragen? Als ik de brief goed lees, twijfelt de minister daaraan. Ze geeft aan dat de NMa nog steeds onvoldoende grip heeft op de materie. Graag krijg ik hierop een reactie.

Het terugdringen van de zwavelemissie is een dossier dat de gemoederen erg bezighoudt. We steunen de minister in haar poging om in alle Europese wateren strenge normen voor zwaveluitstoot ingevoerd te krijgen. Het zou mooi zijn als Nederland meer initiatief kan tonen. Zouden we kunnen experimenteren met gedifferentieerde haventarieven bij gebruik van schonere brandstoffen?

Het Transitieproces Binnenvaart onder voorzitterschap van de heer Arie Kraaijeveld verloopt tot op heden goed. Maar helaas verloopt het wat minder goed op het onderdeel van de vergroening van de scheepsmotoren. Hoe kunnen we volgens de bewindspersonen helpen bij het vergroenen van de binnenvaart? De binnenvaart heeft het immers zwaar.

De heer **Bashir** (SP): Wat bedoelt de woordvoerder van de PvdA met vergroening van de motoren? Wil zij dat de motoren vergroend worden, dus dat er veel geïnvesteerd wordt? Of wil zij een oplossing voor het probleem met die motoren? Het feit dat daar geen geld voor is, zorgt ervoor dat er problemen zijn in de binnenvaart. Is dat het probleem dat zij opgelost wil zien?

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Dat laatste inderdaad. De VERS-regeling en de regeling waarmee bestaande motoren gereviseerd konden worden, is afgeschaft. Zodoende is dat in het slop geraakt.

De heer **De Mos** (PVV): Ik werd getriggert door een eerdere opmerking. Mevrouw Smeets zei dat de nieuwe zwavelnorm mooi is en dat er meer initiatieven omarmd moeten worden. Maar wat is er mooi aan een extra kostenpost van 18 mln. per jaar voor een bedrijf als Tata Steel? Dat heeft namelijk last van die zwavelnorm. Wat is er mooi aan een extra bedrag voor de papierproducenten? Zij gaan ook 10 mln. extra per jaar betalen. Wat is daar mooi aan?

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Een gezond leven!

De heer **De Mos** (PVV): Dank je de koekoek. Een gezond leven zonder centjes is volgens mij niet zo heel prettig.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik weet dat de PvdA en de PVV hierover een groot verschil van mening hebben en daar ben ik trots op. Wij vinden dat economische groei samen moet gaan met een gezond leefmilieu. Wat dat betreft sluit ik me aan bij de opmerking van de CDA-fractie hierover. Het verschil tussen onze opvattingen en die van de PVV is groot en laten we dat maar zo houden. Wij gaan voor een gezond leefklimaat.

Ik vraag aandacht voor drie losse punten die niet in de brieven worden genoemd. Ten eerste de sloop van zeeschepen. Scheepseigenaren zijn niet verplicht om zorg te dragen voor verantwoorde ontmanteling van oude zeeschepen. De IMO heeft wel een conventie opgesteld, maar die is niet geratificeerd door de lidstaten. Kan Nederland hierin een voorttrekkersrol vervullen? Het is toch onbestaanbaar dat rederijen nog steeds straffeloos Zuid-Aziatische stranden verwoesten?

Ten tweede wil ik aandacht vragen voor de eind 2011 uitgebrachte Veiligheidsbalans IVW. Wij zijn zeer geschrokken van de enorme toename van het aantal doden en ongevallen op Nederlandse schepen en buitenlandse schepen in Nederlandse wateren. Hoe duidt de minister dit?

Ten derde wil ik ingaan op de goederenspoorlijn van Rotterdam naar België. Hoe staat het met de voortgang? Is het waar dat dit dossier vertraging oploopt vanwege de Vlaamse ergernissen inzake de Hedwigepolder?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de binnenvaart, waarvoor de problemen steeds nijpender worden. Vooral de schippers van de kleinere binnenvaartschepen kunnen maar moeilijk het hoofd boven water houden. Steeds meer ondernemers stoppen en sturen hun binnenvaartschip naar de sloop of laten het ombouwen tot woonschip. Dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijven en de steden die aan kleinere vaarwegen liggen en daarmee afhankelijk zijn van de kleinere binnenvaart. De SP heeft deze problemen in het rapport «De kleine binnenvaart in zwaar weer» verwoordt. Dit rapport geeft inzicht in de vele problemen waar schippers tegen aanlopen. Ik wil dit rapport graag via de voorzitter aan de minister, de staatssecretaris en de leden van deze commissie overhandigen. Ik vraag de minister om een reactie op dit rapport en ik verzoek haar de aanbevelingen uit het rapport over te nemen. We hebben aan de hand van het vorige rapport, dat de heer Roemer enkele jaren geleden heeft opgesteld naar aanleiding van enquêtes, bekeken hoe de situatie nu is en hoe de binnenvaart ervoor staat.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer. De minister kan aangeven hoe zij wil reageren op uw rapport.

De heer **Bashir** (SP): Dat is prima. We kunnen er in de procedurevergadering nog op terugkomen.

Wat de SP-fractie heeft geschreven is niet uniek. We hebben, zoals gezegd, eerder al een rapport geschreven. Ook heeft de minister zelf onlangs een rapport laten schrijven over het kleine schip. Dit rapport «Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet» staat nu ook op de agenda. Ook uit dit rapport blijkt dat actieve steun vanuit de overheid voor het kleine schip noodzakelijk is. Overigens zijn veel van deze conclusies ook al getrokken in 2008 in het actieplan «Een goede toekomst voor het kleine schip». Er zijn dus genoeg rapporten en onderbouwingen om tot actie over te gaan. Toch gebeurt er weinig.

Hoeveel rapporten heeft de minister nog nodig om tot actie over te gaan? Moeten we over een paar jaar weer een nieuw rapport uitbrengen? Intussen worden wekelijks tien tot vijftien binnenvaartschepen gesloopt, terwijl er amper nieuwe kleine binnenvaartschepen bijkomen. Dankzij de afwachtende houding van de minister en het feit dat het wordt overgelaten aan de markt hebben we binnenkort een tekort aan kleine schepen die tot 1000 ton vervoeren. Als het zo doorgaat, is het de vraag wie de haarvaten van het vaarnetwerk gaat bedienen. Het is dus tijd voor actie. Om te beginnen kan de minister bodemtarieven invoeren. Dit zal voor de kleine binnenvaart een forse steun in de rug zijn. Ook binnen de sector wordt dit door een meerderheid ondersteund. Nu varen schippers regelmatig onder de kostprijs. Op welke termijn denkt de minister dergelijke tarieven in te kunnen voeren?

Een ander probleem is het gebrek aan markttransparantie. Zowel het bedrijf dat de vracht wil vervoeren als de schipper is geheel afhankelijk van de bevrachter. Beide weten niet of er veel of weinig vraag en aanbod is. Zonder te weten hoe het er in de markt voor staat, moeten zij blindelings vertrouwen hebben in de door de bevrachter gehanteerde tarieven en die voor marktconform aannemen. Daarnaast profiteert een bevrachter zowel van de provisie van de schipper als van het prijsverschil tussen het bedrag dat hij doorrekent aan de klant en betaalt aan de schipper. Vindt de minister dit een wenselijke situatie of gaat zij actie ondernemen om de markt transparanter te maken?

Dan kom ik nu op de zeer strenge en soms absurde eisen die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) door middel van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) stelt aan de binnenvaartschepen. Zo moet een schipper van een ouder binnenvaartschip voldoen aan 140 eisen waarvan nut en noodzaak nogal discutabel zijn. Zo is een van de eisen het hebben van een dubbel hydraulisch stuurwerk dat tussen de € 30 000 en € 60 000 kost. Ook wijs ik op zaken als een minimale hoogte van 2 meter voor de woonverblijven, ongetinte ramen en het compleet luchtdicht maken van compartimenten. Als dit soort eisen gesteld zouden worden aan automobilisten en die hun oude auto zouden moeten voorzien van een verplicht rijveiligheidssysteem, zes airbags en een inparkeerhulp, zou het hek van de dam zijn. Voor de binnenvaartschippers lijken deze eisen mij ook uiterst onredelijk. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Tot voorkort konden schippers nog gebruikmaken van de crisishardheidsclausule waardoor zij hun schepen nog niet hoefden aan te passen. De termijn hiervan loopt echter af. Wat gaat de minister doen om de CCR tot de orde te roepen? Wat zijn de gevolgen als Nederlandse schippers niet kunnen voldoen aan deze eisen?

De CCR komt naast de ROSR-bepalingen ook nog met andere eisen op de proppen. Een recent voorbeeld is de verplichting om een nieuwe digitale radar aan te schaffen. De kosten daarvan bedragen ongeveer € 15 000. Het voordeel voor de schipper is nul. We verplichten automobilisten toch ook niet tot het aanschaffen van een nieuwe TomTom als er een nieuwe versie op de markt komt? Hoe gaat de minister dit allemaal aan de orde stellen en hoe gaat zij de CCR tot de orde roepen?

Dan kom ik op het Loodswezen. Schepen kunnen vrijstelling aanvragen als zij een haven meerdere malen aandoen zodat zij geen gebruik hoeven te maken van een loods. Het is wel vreemd dat deze ontheffing wordt gegeven aan een schip en niet aan de kapitein. Is het niet beter om de vrijstelling te geven aan de kapitein nadat zijn kennis is getoetst?

Is er nog gesproken over administratieve lasten voor het Loodswezen? Die zijn namelijk alleen maar zwaarder geworden. Collega De Mos wees al op het feit dat de NMa het Loodswezen terroriseert met vragen waardoor er het afgelopen jaar vijftien externe onderzoeken hebben moeten plaatsvinden. Kan dat niet minder, minister?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Nederland heeft een groots verleden wat betreft zee en varen. Dat is overigens prachtig te bewonderen in het vernieuwde Scheepvaartmuseum, zo weet ik sinds het kerstreces. Vandaag wil ik mij op de toekomst richten. Hoe blijft Nederland succesvol op het water? Daarom wil ik de volgende onderwerpen aansnijden: de loodsen, duurzaamheid, de Blue Belt en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Ik begin met dat laatste. De minister vraagt toestemming om de intensiteit van de voortgangsrapportages over de Tweede Maasvlakte te verlagen naar één keer per jaar. Dat lijkt ons prima. Kan de minister wel het punt van de lagere ontwikkelingsruimte nader toelichten? Ik denk dat de PvdA-woordvoerder de context van die vraag al heeft geschetst, namelijk de natuurontwikkeling. We hebben recentelijk de Havenvisie 2 030 mogen ontvangen. Daaruit bleek, net als op het havendiner afgelopen maandag, dat de Rotterdamse haven zich meer wil richten op de samenwerking met Antwerpen. Daar zijn namelijk win-winsituaties mee te bereiken. Op wereldschaal is dat ook logisch, dus dit is voor beide havens van strategisch belang. Willen de minister en de staatssecretaris zich maximaal inspannen om waar nodig de politieke barrières voor deze belangrijke samenwerking te slechten?

Dan kom ik op de loodsen. Er ligt een voorstel van de rijkshavenmeester over de Loodsplicht Nieuwe Stijl. Kapiteins die in Rotterdam de spreekwoordelijke deur platvaren, kunnen een vrijstelling krijgen. Dat lijkt me een heel redelijk uitgangspunt. Kan de minister toelichten of er echt sprake is van de forse lastenverzwaring waarover door andere partijen wordt gesproken? De Rotterdamse haven is groot, dus ik kan me best wat voorstellen bij die driedeling, maar kan de minister nogmaals toelichten waarom dit zo belangrijk is? Zijn er de afgelopen tijd problemen geweest met de veiligheid? Of gaat het vooral om een versimpeling van de procedures? Wat is de verhouding tot de parallelle Europese trajecten op het gebied van loodsen? Kan de minister toezeggen dat zij de lastenontwikkeling goed blijft monitoren?

De NMa houdt intensief toezicht op de loodsen. Dit is prijzig voor zowel de loodsen als de toezichthouder. Het belangrijkste element binnen het toezicht en de lasten is het jaarlijks vaststellen van de prijzen. Kan de minister in het kader van de administratieve lastenverlichting kijken naar de mogelijkheid om dat niet jaarlijks, maar tweejaarlijks te doen? Dan kan er in het andere jaar bijvoorbeeld een prijscorrectie op basis van de inflatie worden toegepast. Dat verlicht wellicht voor zowel de NMa als de loodsen de werkdruk.

Dan kom ik op het onderwerp duurzaamheid. De D66-fractie ziet mogelijkheden op het dossier van de rode diesel. We vinden namelijk dat de rode diesel een stuk groener kan. Zo zou de regeling wat ons betreft uitgebreid moeten worden tot een algemene transportbrandstofregeling. Het doel achter de afspraken in de Akte van Mannheim is om gelijke concurrentie te verzekeren, niet om een bepaalde brandstof te gebruiken. Het voordeel van het ombouwen van die regeling zou zijn dat niet enkel vervuilende diesel wordt gestimuleerd, maar dat een ondernemer die wil overstappen op lng of biodiesel hiervoor financieel niet extra wordt gestraft omdat hij voor die brandstoffen geen gunstiger tarief krijgt. Voor de sector maakt het qua lasten dus niets uit. Het is kostenneutraal en het sluit perfect aan bij de doelstelling van de minister dat de binnenvaart haar verloren terrein op milieugebied moet terugwinnen, ook om een leidende rol in het transport naar het achterland van Rotterdam te behouden. Misschien bieden de fondsen van Kallas, waarover de minister rept in haar brief, een aanknopingspunt voor de technische investeringen.

De D66-fractie staat achter de aangescherpte normen voor zwavel in brandstoffen. Dat is goed voor de luchtkwaliteit in Nederland en voor het milieu in Nederland en heel Europa. Een bijkomend voordeel is dat het het bijmengen van vervuilde olie lastiger maakt. Wij maken ons zorgen om de

tankers die van de voorgeschreven route rondom de Waddeneilanden afwijken. De minister wil de boetes verhogen – dat is op zich prima – maar wij willen ook meer helderheid over de cijfers.

Dan kom ik op de Blue Belt. Bij de concurrentie tussen scheepvaart en wegvervoer betrek ik ook graag het Blue Belt-project van de Europese Commissie. Schengen blijkt nog lang niet voor alle schepen op te gaan. Dat dupeert de vaart pas echt. Het afgelopen jaar is er een pilot geweest, de Bleu Belt, waarbij schepen op hun reis van de ene naar de andere EU-haven gevolgd werden met elektronica waardoor zij in de haven van aankomst niet meer hoefden in en uit te klaren volgens de douaneregels als kwamen zij van een derde land. De douane wist immers met zekerheid dat de goederen uit de EU kwamen. De pilot is nu voorbij. Het was geen doorslaand succes doordat de havens in de zuidelijke lidstaten nog niet genoeg bekend bleken met het systeem. In het noordwesten van Europa is de pilot wel heel goed bevallen. Voor Nederland waren de voordelen evident. Ik zou heel graag zien dat de minister actief in Brussel gaat pleiten voor een follow-up van deze pilot. Het biedt de scheepvaart dezelfde voordelen als het wegtransport, namelijk de vrijheid van het transport van goederen binnen de interne markt.

De **voorzitter**: Omdat de staatssecretaris eerder weg moet, stel ik voor dat wij hem eerst het woord geven.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Er is een beperkt aantal vragen gesteld over aspecten die mijn beleidsterrein betreffen. Ik begin met de vragen van mevrouw De Caluwé over de zwavelnorm. Ook de heren Holtackers en De Mos spraken over deze norm. De minister en ik hebben respectievelijk in de Transportraad en de Milieuraad laten weten dat we niet anders kunnen dan instemmen met het beleid over de zwavelnorm dat enkele jaren geleden is ingezet en waarvoor breed draagvlak was. Op de Noordzee en de Oostzee is een specifiek regime van toepassing. Dat heeft alles te maken met de grote scheepvaartintensiteit op die beide zeeën. In IMO-verband is aangegeven dat die scherpe norm voor deze twee zeeën van toepassing is. We hebben ons daar in de beide raden uiteraard niet tegen verzet, want het is een gevolg van een eerdere afspraak. Ook de Rotterdamse haven heeft zich er bepaald niet tegen verzet vanwege het feit dat de zwaveluitstoot verband houdt met de luchtkwaliteit. Juist daarom is het prima dat er maatregelen getroffen worden die de luchtkwaliteit verbeteren. Gezien de cijfers en de kaarten weten we allemaal wat er aan de hand is in gebieden met zwaar scheepvaartverkeer. In die zin deel ik de opvattingen van mevrouw Smeets. Tegelijkertijd hebben de minister en ik in de raden aangegeven dat het goed zou zijn om deze aanpak voor alle Europese wateren te bepleiten. Daar blijven wij op hameren in de raden. Binnen de verschillende commissies is hier echter niet onmiddellijk overeenstemming over te bereiken. Zeker vanuit de landen rond de Middellandse Zee wordt er «genuanceerd» gereageerd als wij met deze suggestie komen. Wij kunnen ons wat betreft een aantal andere aspecten in de IMO-verordening vinden. Wij kunnen ons echter niet vinden in het Europese voornemen om over te gaan tot een verbod op de verkoop van zwavelhoudende brandstof tot een maximum van 3,5%. Dat vinden wij onverstandig omdat je daarmee je ogen sluit voor de werkelijkheid. Op heel veel plekken in de wereld kun je die brandstof gewoon vergaren. Het zou raar zijn om het dan in Europa niet toe te staan. Daarmee doe je het speelveld op een oneigenlijke manier geweld aan. De grens van 3,5% die wij nu suggereren komt overeen met wat in wereldverband via de IMO is aangegeven. Door nu met het voorgestelde Europese verbod te komen, neem je elke prikkel weg voor innovaties. Dat zouden we jammer vinden. Dit is dus onze lijn wat betreft de zwavelhoudende stoffen.

Er heerst vrij brede consensus over het feit dat de scheepvaart op enig moment onder de CO₂-doelstelling moet komen te vallen. Er is echter discussie over de manier en het moment waarop dat moet gebeuren. Ik denk dat het de heer De Mos zal bevallen dat we wel hebben aangegeven – ook in de Milieuraad hebben we dit gezegd – dat we niet dezelfde fout willen maken als in de luchtvaart. Wij willen absoluut niet voor een Europese alleingang kiezen in plaats van voor een sluitend mondiaal systeem en dat hebben wij kenbaar gemaakt. Tegelijkertijd is er over het instrumentarium voor een CO₂-aanpak in de scheepvaart geen enkele overeenstemming. Dat ligt volop ter discussie op de verschillende burelen. De één vindt dat je ETS als uitgangspunt zou moeten nemen en een ander heeft een ander instrumentarium voor ogen. Kortom, daar is nog geen helderheid over. Zodra er meer duidelijkheid over is, komt het zowel via de Transportraad als via de Milieuraad bij de Kamer terug. Daarmee heb ik ook de luchtkwaliteit genoemd.

Ik kom op de suggestie van mevrouw Smeets om schepen met schonere brandstof een voordeel te gunnen wanneer zij een haven aandoen. Dat is typisch iets wat je ook aan de havens zelf zou moeten overlaten. Op dit moment zijn er in Rotterdam bijvoorbeeld vergevorderde plannen om met cleanshiptarieven – als je ze zo mag omschrijven – te gaan werken. Die afweging ligt natuurlijk ook bij de havens zelf, want je moet heel goed afwegen wat de effecten daarvan zijn, onder andere luchtkwaliteitsverbetering. Er zijn natuurlijk ook andere pro's. Die moet je afwegen tegen de mogelijke contra's, bijvoorbeeld het risico dat goederenstromen wegvallen of dat er voor een andere haven wordt gekozen. Die afweging ligt echt bij de havens zelf. Op dit moment is er voldoende instrumentarium, ook voor de havens. Er zijn initiatieven, maar die laten we ook graag daarbij liggen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): De staatssecretaris gaf aan dat met name de Middellandse Zeelanden niet zo positief staan tegenover het uitbreiden van de zwavelnorm, die strenge zwavelnorm, naar heel Europa, naar alle Europese wateren. Kan de staatssecretaris een inschatting geven van de stemverhoudingen? Hoe schat hij de haalbaarheid in van zo'n uitbreiding?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is een kwestie van tellen, niet meer en niet minder. Even heel simpel gezegd, je kunt bekijken welke landen aan de Oostzee en de Noordzee met grote scheepvaartbelangen direct geraakt worden en dat afzetten tegen de landen die ook aan de Middellandse Zee actief zijn of daar ook aanwezig zijn. Ik krijg hier alvast de suggestie om te gaan tellen. Maar je moet dit soort zaken altijd met unanimité willen doen. Die is op dit moment in de verste verte niet in beeld. Toen wij de suggestie deden, kwam er bijval uit zes of zeven landen. Maar goed, niet iedereen hoefde zich uit te spreken, dus het is gevaarlijk om daar uitspraken over te doen. Bovendien heb ik in mijn eerste zinnen gezegd dat het conform de IMO-bepaling ook wordt getoetst aan de intensiteit op de betreffende zeeën en dat het wordt genoteerd. Het is dus iets complexer dan de zwart-witte benadering die ik schetste, maar uiteindelijk is het een kwestie van tellen. Willen de neuzen allemaal dezelfde kant op staan, dan moet er nog heel wat water door de zee stromen.

De heer **De Mos** (PVV): Ik ben hier wat ongerust over. Ik merk dat de staatssecretaris wat enthousiast is over de aanpak van de zwaveluitstoot. Toch wil ik hem wijzen op een nieuwsbericht van het ANP. Daarin bepleit de staatssecretaris op 23-12-2011 dat een eerlijkere aanpak van de zwaveluitstoot scheepvaart gewenst is. Ik citeer de staatssecretaris: «Als we hierin meegaan, betekent dit dat schepen de Rotterdamse haven gaan mijden en langere routes gaan afleggen. Niet goed voor het milieu, en ook niet voor de positie van Rotterdam.» Hoe verhoudt die uitspraak zich tot

het invoeren van de zwavelnorm? We moeten toch niet willen dat Nederland het als haantje de voorste weer als enige gaat doen?

Staatssecretaris **Atsma**: Dit raakt de discussie over de CO₂-aanpak. Ik heb een- en andermaal gezegd dat juist een wereldhaven als Rotterdam er als geen ander baat bij heeft dat een CO₂-aanpak voor de scheepvaart niet beperkt blijft tot een Europese aanpak. Die moet je echt mondiaal zien. Vandaar dat ik mij heb gericht op de positie van de wereldhaven Rotterdam in relatie tot de CO₂-aanpak. Die kan alleen maar mondiaal worden geregeld. Er gaan in Europa inderdaad stemmen op om voor een Europese aanpak te kiezen. Dat lijkt mij echt onverstandig. Daarom heb ik ook de link gelegd met de luchtvaart. Daar heb je hetzelfde punt. Het citaat dat de heer De Mos heeft gebruikt, is dus correct.

De heer **De Mos** (PVV): Wij kennen allemaal het dossier van de luchtvaart. Daar houd ik mij ook mee bezig. Ik heb er met een motie op gewezen dat CO₂-maatregelen in de luchtvaart niet alleen op Europees niveau genomen moeten worden.

De **voorzitter**: Maar dit AO gaat over binnenvaart en scheepvaart en niet over luchtvaart.

De heer **De Mos** (PVV): De staatssecretaris haalt zelf de luchtvaart aan. Ik hoop dat de staatssecretaris geleerd heeft van dat dossier. Ik wil de garantie dat die CO₂-gekkigheid niet in de scheepvaart zal plaatsvinden voordat we er allemaal aan doen. Kan de staatssecretaris die garantie geven? Dan kan ik vannacht weer rustig slapen. Dat is mij een lief ding waard.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al gezegd dat het verhaal bespreekbaar wordt als de CO₂-aanpak voor de scheepvaart mondiaal is. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over zwavel. Hoe je het ook wendt of keert, ze zijn door Europa, door Nederland en door alles en iedereen onderschreven. Daar heb je je aan te houden. Ik heb alleen gezegd dat Europa nu verder wil gaan met het verkoopverbod op zwavelhoudende brandstof, maar dat wij zeggen: alleen tot die grens en niet daaronder. Anders zijn we inderdaad gekke Henkie van de wereld en dat willen we niet.

Mevrouw Van Veldhoven deed de suggestie om inzake rode diesel te bekijken wat de mogelijkheden zijn om een soort transitieactie te plegen naar een groene brandstof. Ik formuleer het heel ruim. Ik zeg graag een onderzoek toe naar de haalbaarheid en de betaalbaarheid. Mevrouw Van Veldhoven sprak namelijk over kostenneutraliteit. Daar moet natuurlijk wel sprake van zijn. Ook in een ander verband wordt daar overigens naar gekeken. Een van de discussiepunten, ook inzake biobrandstoffen en binnenscheepvaart, is het feit dat je binnen Europa moet garanderen dat het een gelijk speelveld is. Dat is niet het meest makkelijke onderwerp. Ik zou die kanttekening er alsnog bij willen plaatsen, want je moet het zeker niet alleen beperken tot de Nederlandse discussie.

Mevrouw Smeets vroeg naar de uitwerking van de motie-Jacobi die tijdens een vorig overleg over water is ingediend. Hiermee wordt, met steun van een groot deel van de Kamer, gevraagd om een en ander te bekijken en er alles aan te doen om de menselijke bezetting op de vuurtorens op de Waddeneilanden te behouden. Mevrouw Smeets kent de positie van anderhalf jaar geleden. Ik heb in december laten weten dat, analoog aan de wens van de Kamer, de bemensing op de vuurtorens van Terschelling en Schiermonnikoog wat mij betreft 24 uur per dag, 7 dagen per week gehandhaafd blijft. Dan spreek je in totaal over negentien à twintig fte's voor beide vuurtorens. Dat is conform datgene wat is gevraagd.

De heer Holtackers vroeg naar de bunkerolie. Wij zijn ook geschrokken van de resultaten van het onderzoek. 21 zaken deugden administratief niet. Dat wil niet zeggen dat op dit moment de conclusie kan worden getrokken dat het een strafrechtelijke fout is, maar het is wel een indicatie dat het weleens serieus mis kan zijn. Vandaar dat wij de analyses begin dit jaar, dus over enkele weken, hopen te hebben, zodat de Kamer daarover nader wordt geïnformeerd.

Over de intensivering van de controles hebben we met de inspectie en met andere toezichthoudende diensten afgesproken dat we dat zeker gaan doen. Dat vergt trouwens wel de nodige afstemming, ook in IMO-verband. In die zin komen we daarop terug.

De sanctionering van degenen die in de fout zijn gegaan is zeer fors, zowel in financiële zin als bij andere vormen van bestraffing. Ik denk dat er zelfs een maximumgevangenisstraf van zes jaar op staat en een maximale boete van € 67 000. Je hoeft dus niet te denken dat die twee sanctiemaatregelen te licht zijn. Kortom, de vraag daarover heb ik bij dezen wel beantwoord. De exacte analyse van wat er nu allemaal mis is, krijgt de Kamer binnen afzienbare tijd.

De voorzitter: Ik wil de toezegging aan mevrouw Van Veldhoven iets concretiseren. U zegt dat u een onderzoek zult verrichten. Wordt het onderzoek ook naar de Kamer gestuurd of houdt u het alleen intern? Als het naar de Kamer komt, wanneer kunnen we het dan ongeveer van u verwachten?

Staatssecretaris Atsma: Ik heb twee dingen gezegd. In algemene zin, de resultaten van het onderzoek naar de inwisselbaarheid van rode diesel voor meer groene brandstof worden naar de Kamer gestuurd. Verder heb ik gezegd dat hierbij extra speelt dat je het gelijke speelveld in Europa in de gaten moet houden. Dat is misschien een verschil met andere sectoren. Dat heeft alles te maken met het kostenplaatje. Mevrouw Van Veldhoven suggereerde dat het kostenneutraal kan. Dat kan ik op dit moment bevestigen noch ontkennen. Dat moet namelijk uit het onderzoek blijken. Daarover wordt de Kamer voor de zomer geïnformeerd.

De voorzitter: Ik zie dat er behoefte is aan een korte tweede termijn.

Mevrouw Smeets (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog niet geïnterrumpeerd. De staatssecretaris moet mijn vraag over de beheersmaatregelen in het duingebied, die neigen naar minder natuurbescherming, nog beantwoorden. Ik wacht nog daarop.

Staatssecretaris Atsma: De minister zal ingaan op de Maasvlakte.

Mevrouw Smeets (PvdA): Dat is prima. Ik dank de staatssecretaris nogmaals voor de uitvoering van de aangenomen motie-Jacobi c.s. over de bemensing van 24 uur per dag van de vuurtorens van Terschelling en Schiermonnikoog.

Mijn laatste punt betreft de gedifferentieerde haventarieven. Enerzijds omarmt de staatssecretaris die. Anderzijds zegt hij dat we het vooral moeten overlaten aan de havens. Het principe is juist dat je schepen stimuleert om met schonere brandstoffen te varen als meerdere havens er gebruik van maken, want dan kunnen die schepen overal terecht. Kunnen we niet pushen tot het invoeren van gedifferentieerde haventarieven? De havens moeten dan vooral zelf bepalen hoe die tarieven eruitzien.

Staatssecretaris Atsma: Maar het is juist de uitdaging dat de havens dat zelf vormgeven.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Ik heb een aanvullende vraag over de bijmenging van stookolie. De staatssecretaris antwoordde dat er onregelmatigheden in de administratie waren aangetroffen. Maar volgens zijn er toch echt monsternemingen geweest en zijn er bijgemengde stoffen aangetroffen. Het is dus niet zo dat het administratief niet deugt. Het gaat mij niet zozeer om een maximumboete. Ik pleit alleen voor een strakkere handhaving. Graag wil ik hierop een reactie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De heer De Mos had heel veel kritiek op de aanscherping van de zwavelnorm voor de zeescheepvaart. Dezelfde kritiek zie je ook bij een deel van de sector. Als je die zwavelnormen wilt aanscherpen, dan is daar draagvlak voor nodig. Ik had gehoopt dat de staatssecretaris wat dieper zou ingaan op de achterliggende redenen waarom die zwavelnormen aangescherpt moeten worden. Zoals ik het begrepen heb, wordt bijna alles wat na raffinage overblijft, door die schepen verbrand. Soms wordt dat door een deel van de sector vermengd met allemaal chemische troep, met als gevolg heel veel schadelijke stoffen en dus ook onnodige zwaveluitstoot. Wellicht kan de staatssecretaris daarop ingaan, zodat mensen weten waarom de zwavelnormen aangescherpt moeten worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Bij het gebruik van clean ships zit een stukje maatschappelijke winst, die rechtvaardigt dat de overheid bijvoorbeeld aan de havens zou vragen om allemaal een cleanshiptarief vast te stellen. Daarmee zegt ze niet wat de hoogte van het tarief moet zijn. Dat bepalen de havens zelf. Maar het zou goed zijn als de algemene lijn is dat elke haven in Nederland een cleanshiptarief vaststelt, want je bouwt een clean ship namelijk niet voor één haven. Op dat punt wil ik de PvdA graag heel hartelijk steunen.

Dank voor de toezegging van de staatssecretaris. Ter precisering, het vergroenen van de rode diesel is inderdaad een algemeen vraagstuk. Daarnaast geldt het specifiek voor de binnenvaart, omdat daar afspraken zijn gemaakt over het level playing field. Ik dank de staatssecretaris dat hij dat wil meenemen in het onderzoek en dat hij de Kamer daarover wil berichten. Kan hij daarin expliciet ingaan op mijn suggestie om de reservefondsen van Kallas eens te bekijken, die dus echt de herstructurering van de binnenvaart betreffen. Dit is natuurlijk ook een vorm van herstructurering van de binnenvaart.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Mevrouw Smeets en mevrouw Van Veldhoven vragen of ik een stap verder kan gaan met de tarieven die de havens mogen vragen. Juist het systeem in Nederland maakt het mogelijk dat de havens daar zelf over gaan. Ik heb al gezegd wat de afwegingen kunnen zijn. Die kunnen van velerlei aard zijn. Het feit dat juist Rotterdam, een van de leidende en toonzettende wereldhavens, dit initiatief meeneemt, is veelzeggend, maar dat betekent niet dat wij dat aan iedereen moeten willen opleggen. Dat is wat anders dan iedereen erop wijzen dat het goed kan zijn dat je dat doet. Zo heb ik de woorden van mevrouw Van Veldhoven begrepen. Dat is wat anders dan het geven van een opdracht. Wij gaan niet over de tarieven. Die afweging moet je echt bij de havens laten. Dat heeft de Kamer een- en andermaal bevestigd. Op het moment dat je dat via een U-bocht wel gaat doen, kan het onverstandig uitpakken.

De heer Bashir vraagt mij om uit te leggen waarom de normen voor brandstof worden aangescherpt. Ik heb al aangegeven wat in de kern de belangrijkste reden hiervoor is, namelijk de luchtkwaliteit, niet meer en niet minder. Je hoeft maar naar de cijfers en de plaatjes in de omgeving van de grote zeehavens te kijken en je weet wat het effect is van veel scheepvaartverkeer. Tegelijkertijd moet je ook beseffen dat je een wereldwijde zaak moet aanpakken. Het helpt niet wanneer je denkt dat je

het in je eentje hier kunt doen. Ik heb dat een- en andermaal gezegd. Ik kan dat uitleggen, maar volgens mij is het zo klaar als een klontje. Het feit dat Rotterdam met een eigen tariefdifferentiatie voor bepaalde categorieën schepen komt, wijst erop dat het als geen ander ziet wat het belang daarvan kan zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, we hebben al een bijzondere vergadervolgorde. De staatssecretaris heeft uw vraag beantwoord. Is het echt zo urgent dat u nu nog hierop wilt doorgaan?

De heer **Bashir** (SP): Ik vroeg niet zozeer om een uitleg, als wel om een overtuiging. Ik vroeg de staatssecretaris om in ieder geval de PVV te overtuigen. Dat mis ik.

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft daartoe een poging ondernomen. Vervolgens is het aan de PVV om op een ander moment aan te geven of zij overtuigd is. Ik verzoek de staatssecretaris om verder te gaan met zijn betoog.

Staatssecretaris **Atsma**: In alle eerlijkheid, ik meen dat dit de zesde keer is dat ik hierover met de Kamer spreek. Ik heb echt de stellige indruk dat de heer De Mos is overtuigd door mijn verhaal.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, ik verzoek u vriendelijk om niet aan uitlokking te doen. We houden al rekening met uw agenda. Ik vraag u om verder te gaan met uw betoog.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer De Mos is zeer wel in staat om zelf te beoordelen of hij wel of niet overtuigd is. Het is de zesde keer dat wij hierover spreken, dus het is niet zinvol om nog uitgebreider hierbij stil te staan dan tot nu toe gebeurd is. Wij hebben standpunten ingenomen op basis van de meerderheid van de Kamer. Die blijven we ook innemen. De heer Holtackers vraagt of er meer handhaving te verwachten is. Ja, dat is ook de inzet die we met onze inspectie plegen, in samenspraak met andere diensten. Ik heb al gezegd dat je ook de IMO hier een-op-een bij moet betrekken, omdat je inderdaad monsters moet trekken en die vervolgens moet analyseren. We hebben van 21 gevallen gezegd dat er iets mee aan de hand is. Zolang er iets mee aan de hand is, is er een administratief iets. De echte analyses, die zeer complex zijn, komen binnenkort naar buiten. Dan kun je pas echt concluderen dat er iets fout is. Ik moet mij in die zin zorgvuldig uitdrukken. In strafrechtelijke zin kunnen we nu nog niks. Je kunt pas wat doen op het moment dat je de monsters hebt geanalyseerd. Dat maakt het complex. Je zou dat breed, internationaal, moeten willen aanpakken. Het feit dat deze actie vanuit Nederland heeft aangegeven dat er inderdaad iets aan de hand is, bevestigt alleen maar het beeld dat de heer Holtackers schetst. Volgens mij zijn we het daarover eens. De Kamer hoort binnenkort wat de definitieve bevindingen zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vraag om een heel korte precisering bij de cleanshiptarieven, om een motie te voorkomen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij dit nog eens met de havens zal bespreken? Hij zal die tarieven niet opleggen; dat is heel helder. Maar kan hij het onderwerp en de maatschappelijke voordelen nog eens onder de aandacht brengen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik ga nog meer toezeggen. Ik, of anders zeker de minister, zal dit met de havens bespreken.

De **voorzitter**: Laat u ook de uitkomst van de besprekingen aan ons weten?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat doen we altijd.

De **voorzitter**: Dan zijn wij nu toe aan het antwoord van de minister in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik start met de beantwoording van de vragen over een onderwerp dat niet op de agenda staat, maar dat wel politiek speelt, namelijk de sluis bij Eefde. De actualiteit daarvan heb ik ook zeer goed voor ogen. Wij betreuren het zeer dat de sluisdeur op deze wijze naar beneden gekomen is. Vooral betreuren wij de effecten die dat heeft op de bedrijven en de schippers. Ik snap heel goed dat ze snel weer aan de slag willen gaan en dat ze snel willen weten waar ze aan toe zijn. Wij zullen het onderzoek naar de oorzaken onverkort doorzetten, maar tegelijkertijd zijn we bezig met functieherstel. Dat doen we op twee manieren. De eerste is functieherstel op korte termijn. Binnen drie weken zullen we met een hijskraan de sluisdeur tijdelijk kunnen bedienen, waardoor de schepen die er nu nog achter liggen, weer verder kunnen. Intussen wordt het definitief herstel gerealiseerd. Over acht weken is de situatie weer normaal. Dat duurt zo lang, omdat je al vijf tot zes weken nodig hebt om de kettingen te bestellen.

Mij werd gevraagd hoe het zit met de aansprakelijkheid, aangezien er twee jaar geleden onderhoud had plaatsgevonden. Het onderzoek daarnaar is nog niet afgerond. Dat wordt door TNO gedaan. TNO bekijkt heel goed waar het aan ligt. Ligt het aan de ketting of aan het ophangstelsel? Ligt het aan de wijze waarop het gemaakt is, of ligt het aan de wijze waarop het onderhouden is?

Het is wel van belang om de mensen alvast zekerheid te geven over schade en schadevergoedingen. Dat gebeurt op verschillende manieren. Het Rijk kent de regeling voor nadeelcompensatie bij rechtmatige overheidshandelingen en -besluiten. Daar kan een beroep op gedaan worden. Het ministerie van SZW heeft de stremming als calamiteit aangemerkt. Daardoor kunnen gedupeerde schippers nu ook gebruikmaken van een vergoeding voor de werktijdverkorting, de tijd waarin ze niet aan de slag kunnen zijn. Maar men kan het Rijk ook aansprakelijk stellen op grond van het Burgerlijk Wetboek. Daarvoor is het van belang om precies te weten hoe die schade veroorzaakt is. Daarvoor doen we het onderzoek ook en daarom wordt het door een onafhankelijke partij gedaan. Dat behoort dus ook tot de mogelijkheden. Tot slot zijn sommige schippers zelf hiervoor verzekerd. Wij geven in ieder geval aan de bedrijven en aan de schippers uitleg over de mogelijkheden om schadevergoeding bij het Rijk te claimen, bijvoorbeeld over deeltijd-WW of nadeelcompensatie. Wij doen er alles aan om dat zo transparant mogelijk te maken. Het is uiteindelijk aan de bedrijven zelf om afhankelijk van hun situatie te kiezen voor de wijze waarop zij dat willen doen.

Tegelijkertijd kijken we naar andere creatieve oplossingen. Vrachtwagens is één daarvan. We hebben ook gekeken naar het met leidingen pompen van vloeibare ladingen. Daar zitten veel problemen aan vast. Een en ander tijdelijk met vrachtautovervoer doen is iets makkelijker. De vraag is of wij de gemeente een helpende hand kunnen bieden om de vergunningverlening te verkorten. Formeel kunnen we niet zoveel, want we hebben er geen rol in, maar ik ben bereid om met onze juristen te bekijken hoe wij hen daarin verder kunnen ondersteunen. Ik wil graag bekijken hoe de gevolgen van de stremming nog verder verlicht kunnen worden.

Er zijn drie bijeenkomsten vandaag en morgen van RWS met de bedrijven, de schippers en de bestuurders in de regio, zodat zij zelf kunnen meedenken en meepraten over alternatieve routes en alternatief transport. Dit zeg ik ook naar aanleiding van de vragen van de heer Holtackers. Ik zal ervoor zorgen dat daarbij de noodprocedure weer aan de orde wordt gesteld en ik zal bekijken hoe we daarin kunnen ondersteunen.

Ik werk ook heel hard aan de planstudie voor de tweede sluiscolk. Die is een toekomstige oplossing, waardoor je niet zo vast komt te zitten als er dan een keer wat misgaat. Ik verwacht in het eerste kwartaal van dit jaar de voorkeursbeslissing daarvoor te nemen, zodat we daarmee vanaf 2014 – ik zeg dit uit mijn hoofd – aan de slag kunnen gaan. Voor ons is het ook een heel vervelende zaak. Wij proberen daar met alle betrokkenen zo snel mogelijk een goede oplossing voor te vinden.

Ik kom op het loodsendossier. Daar zijn ook veel politieke vragen over gesteld. In 2010 is besloten om geen marktwerking in te voeren, maar er moest wel een kader komen, want je hebt hierbij wel met een echte monopoliepositie te maken. Dat kader is tot stand gekomen in samenwerking met alle betrokkenen, waaronder de Nationale Havenraad, reders, loodsen, dus iedereen die daar wat mee wil. Dat is best complex, want er zitten tegenstrijdige belangen in. Niet iedereen heeft op alle punten zijn zin gekregen. Dat zie je ook aan de diverse reacties. Ik heb het kader naar de commissie doorgestuurd. Ik kan me op hoofdlijnen daarin vinden. Het gaat over innovatie, het verbeteren van de loodsdienstverlening, het flexibiliseren van de loodsplicht, het terugdringen van de administratieve lasten en het verbeteren van het proces van tariefvaststelling. Daarop heb ik zojuist, maar ook langs andere wegen, toch nog diverse commentaren gehoord: kan dit niet flexibeler; kan dat niet met minder lasten; wat is de rol van de NMa? Ik ga zo op de specifieke punten in. Ik zal de komende periode de verschillende partijen hierover horen. Deze belanghebbenden hebben allemaal meegewerkt aan het kader, maar zij hebben toch nog wel punten daarbij. Op basis van die gesprekken zullen we besluiten hoe de definitieve wet- en regelgeving eruit moet zien. Ik hoor dat die in 2014 klaar moet zijn. Aan het einde van dit jaar komen we met een kader. Het is dus nog «work in progress». Daarom is het goed dat de leden mij vragen om een en ander nader toe te lichten. Ik zal wat specifiek op een aantal dingen ingaan.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): De minister zegt dat het complex is en dat niet alle wensen zijn ingewilligd. Dat is ook moeilijk, maar is zij bereid om weer met alle betrokkenen – ik zeg met nadruk «alle betrokkenen» – om de tafel te gaan zitten om een en ander nog eens te bekijken voordat zij met definitieve wet- en regelgeving komt? Heb ik dat juist geïnterpreteerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Zo gaat het. Nu is het dus vanuit de sector gekomen. Ik kan mij er op hoofdlijnen in vinden. Tegelijkertijd komen er nog veel commentaren. Wij zorgen ervoor dat we met definitieve wet- en regelgeving komen nadat we de verschillende belanghebbenden gesproken hebben. Ik ga nu in op de specifieke punten. Gaat het om veiligheid of om procedureversimpeling? Bij de loodsplicht gaat het om beide. Tegelijkertijd proberen we de wetgeving op te schonen. Waarom veroorzaakt vooral de NMa zo veel administratieve lasten? Deze vraag is door een aantal leden gesteld. Het toezicht van NMa is afgestemd op de marktsituatie van de loodsdiensten. Deze markt kent niet alleen een monopoliepositie, maar een dubbele monopoliepositie, want je hebt één aanbieder én afnameplicht. Er is dus geen vraagmacht en geen mogelijkheid tot benchmark of vergelijk. Het is heel belangrijk om dat goed voor ogen te hebben. In die marktsituatie is de NMa voor het verkrijgen van informatie en voor het kunnen uitoefenen van haar bevoegdheid, geheel afhankelijk van de loodsen, want zij zijn de enige partij die informatie kan geven. Dat geeft administratieve lasten. Je kunt ze dus niet ergens anders makkelijk vandaan halen. Volgens berekeningen van het Loodswezen in 2009 waren ze nog geen 1% van de omzet van de loodsen. De administratieve lasten zijn daarmee ook voor een deel inherent aan de marktsituatie in de loodsdiensten. Ze zijn afhankelijk van de goede samenwerking tussen NMa en de loodsen. Die goede samen-

werking kan de administratievelastendruk misschien verder verminderen, want het gaat ook om de wijze waarop je het met elkaar gaat organiseren. Het zal dus noodzakelijk blijven, want er is nu eenmaal maar één partij die het kan leveren. Het kan verbeteren als je goed met elkaar om de tafel gaat zitten. Ik ben bereid om een verder gesprek daarover tussen beide partijen te faciliteren om te bekijken welke verbeteringen daarop kunnen plaatsvinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de minister voor haar toelichting. Uiteraard is controle bij een dubbele monopolie zeer gerechtvaardigd, maar dan kun je ook zeggen dat het gerechtvaardigd is om die controle elk halfjaar, elk jaar of elke twee jaar te doen. Als je zegt dat hij gerechtvaardigd en noodzakelijk is, zeg je niet per se wat de optimale termijn is. Ik vraag de minister om in de gesprekken over de verbetering en de verlichting van de administratieve lasten mee te nemen wat de optimale termijn is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou daar nog op komen. Die mogelijkheid wordt nu al besproken. Ik wil het ook meenemen in de evaluatie van 2013, want het is een optie.

Mij is gevraagd of de NMa dit wel goed kan beoordelen. Zij is als enige in staat om dit te beoordelen. De transparantie is daardoor enorm toegenomen, maar de situatie blijft complex als je al dit soort zaken moet leveren. Het staat ook in de wet. Je kunt dus niet zeggen dat een ander, bijvoorbeeld de minister, dit moet doen. Mij werd gevraagd: kan de minister niet worden aangesproken? Nee, in de wet staat dat de NMa het moet doen.

De heer De Mos vroeg naar de tarieven in Vlaanderen. Vlaanderen bepaalt de tarieven waartegen de loodsen Antwerpen beloodsen. Daarover hebben de loodsen en Vlaanderen een contract gesloten. Vlaanderen levert een wanprestatie door niet te betalen, want dat zou men wel moeten doen. Conform het contract tussen loodsen en Vlaanderen wordt er op dat punt een arbitrage opgestart.

Er werd een link gelegd met een ander dossier, maar daar is mij niets van ter ore gekomen. Dat geldt overigens ook voor het goederenvervoer per trein. Dat werd namelijk aan hetzelfde dossier gelinkt. Ik weet dat de Hedwigepolder aan vele dingen wordt gelinkt, maar tegen ons wordt niet gezegd dat een en ander met elkaar samenhangt. Er is een mogelijkheid om hier ook arbitrage over te vragen. Het is heel vervelend dat het niet gebeurt.

Onder anderen de heer Holtackers vroeg naar vessel traffic services en de loodsen. Dat project is gericht op het verbeteren van de samenwerking tussen loodsen en de rijkshavenmeesters. Er wordt nu tegelijkertijd een project opgestart over navigatieondersteunende dienstverlening, in het bijzonder loodsen op afstand. Deze projecten zijn allebei belangrijke instrumenten in de veiligheidsketen. De groei en samenwerking zijn daarvoor van heel veel belang. Je moet er ook voor zorgen dat je dicht bij elkaar zit, zoals bij de fysieke huisvesting van de loodsdienstleiders in het Haven Coördinatie Centrum van de rijkshavenmeester in Rotterdam. Dit soort projecten zijn belangrijk om met snelheid te trekken.

Hoe zit het met visserij schepen en de loodsplicht? De visserij schepen worden sinds 2008 zoals ieder schip behandeld, om onveilige situaties te voorkomen. Het feit dat vis wordt vervoerd is niet langer een deugdelijk veiligheids criterium, want de schepen worden steeds groter en de kwaliteit van de bemanning roept nog weleens vragen op. Daarom is loodsplicht nu ook van toepassing op de visserij.

Hoe zit het met de stimulans van binnen- en buitenschepen en met shortsea? Dat is juist de reden waarom de voorstellen, bijvoorbeeld in de regio Rotterdam, met shortsea zijn afgestemd. Ik zal de voorstellen verder

verfijnen met de sector, maar voor mij zijn de binnen- en buitenscheepen en de shortsea heel belangrijke elementen van de branche. De heer Bashir vroeg: moet men niet de kapitein een ontheffing geven in plaats van het schip? Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik wil dat het ook zo gaat op plekken waar dat nu niet het geval is. Kan ik niet beter wachten op Europa? Wat is de verhouding van het Europese traject met de Loodsplicht Nieuwe Stijl? Ik heb begrepen dat de Europese Commissie alleen de verschillende regels die gelden in de lidstaten in kaart brengt, maar dat er geen Europese regels komen waarmee bepaald wordt wanneer een schip is vrijgesteld van loodsplicht. Er is een enorm verschil in de maatschappelijke beleving van veiligheid en in de veiligheidsomstandigheden in de verschillende Europese zeehavengebieden. De Commissie wil bevorderen dat veiligheidsoverwegingen op basis van vrijstelling van de loodsplicht worden toegestaan, zonder daar één uniform kader voor te maken. Dat sluit aan op de door ons gewenste flexibilisering van de loodsplicht. De Europese Commissie heeft daar tot nu toe nog niet zo veel haast mee gemaakt. Haar eigen deadlines zie ik veel verschuiven. We voeren met de Europese Commissie veel discussie over allerlei deadlines, maar in dit geval zie ik ze daarbij verschuiven. De laatst bekende deadline van haar is maart 2012. Ik ben benieuwd. Daarmee heb ik de hoofdvraag te pakken gehad. Het is dus nog een proces in wording. Ik neem de zorgen mee en ik ga ernaar kijken. Ik bespreek het wettelijke kader met de Kamer nadat ik de verschillende partijen gesproken heb. Ik kom op het PMR. Er zijn daar verschillende vragen over gesteld. In het algemeen is ...

De **voorzitter**: Ik meld dat mevrouw Van Tongeren later is gearriveerd omdat zij de vervroeging van dit algemeen overleg niet had opgemerkt. Minister, mijn excuus dat ik u even onderbrak, maar nu weet u waarom zij wat later binnenkwam.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga verder met het PMR. In algemene zin gaat het goed met het PMR. Het project loopt voorspoedig en is bijna klaar voor oplevering. Daarom heb ik gevraagd om over te gaan op een jaarlijkse rapportage in plaats van de halfjaarlijkse rapportage. De meeste Kamerleden konden zich daarin vinden. De heer Holtackers vroeg wel naar de opmerking van de accountant. De accountant heeft gewoon een accountantsverklaring gegeven. Hij vindt ook dat het in algemene zin op de juiste wijze wordt aangestuurd, maar hij heeft wel gezegd dat hij zich zorgen maakt over de regie van één deelproject. Ik heb daar inmiddels maatregelen op genomen door alle zorgpunten tegemoet te komen. Daarmee kunnen de zorgen weggenomen worden. Ik ben op de hoogte van de gang van zaken binnen dat deelproject. Daarvan wordt nu op een andere wijze verslag gelegd. De risico's en de oplossingsrichtingen zijn in beeld gebracht, evenals de effecten daarvan op de planning. Per project zal vermeld worden of er al dan niet sprake is van risico's voor het Rijk. Je moet je voorstellen dat het gaat over bestaand gebied en een hele reeks van kleine projecten om dat bestaande gebied verder te verbeteren. De gemeente Rotterdam is overigens de eerstverantwoordelijke voor dit BRG-project, maar ik voel mij hier zeer nauw bij betrokken vanwege mijn totale verantwoordelijkheid voor het PMR. Ik hoop dat ik hiermee het CDA over de drempel heb getrokken met betrekking tot de jaarlijkse rapportage. Verschillende Kamerleden hebben gevraagd naar de berekeningsmethodiek. Uit een nieuwe berekeningsmethodiek blijkt dat de ontwikkelruimte voor de Tweede Maasvlakte beperkter is dan bij het aanlegbesluit in beginsel was voorzien. Dat heb ik gemeld in de rapportage. Het gaat niet om minder fysieke ruimte, maar om minder ontwikkelingsruimte voor bedrijvigheid in verband met natuurontwikkeling. Hoe is dat zo gekomen?

Wij moeten steeds nieuwe, actuele gegevens gebruiken. Op basis van actuele gegevens en nieuwe inzichten over het effect van stikstofdeposities gaat het in de betrokken duingebieden deels om andere habitats dan bekend was in 2003. Ook is de gevoeligheid van een aantal habitats voor stikstofdeposities anders dan destijds op grond van de toenmalige stand van zaken bekend was. Je moet blijven actualiseren. Je moet dus ook gegevens aanpassen als blijkt dat de situatie toch minder rooskleurig is dan je toen dacht. Gezien het grote belang van het PMR moeten we er met voorrang voor zorgen dat die problematiek wordt opgelost. We zijn daarmee nadrukkelijk aan de slag gegaan door te bekijken wat we kunnen doen om tot een versneld habitatbeheer en een versnelde vergunningverlening op dat vlak te komen. Er waren meer punten. De jurisprudentie gaf aan dat dit soort effecten anders beoordeeld moesten worden. De uitspraak over de elektriciteitscentrale van E.ON had daar bijvoorbeeld aanleiding toe gegeven. Ook bleek dat er veel meer achterstallig habitatbeheer was in de Natura 2000-gebieden. Al die dingen tezamen leidden tot een ander oordeel. Inmiddels gaat het hartstikke goed, want we hebben de habitats in de gebieden Goeree en Kwade Hoek, in Voornes Duin, in Solleveld en Kapittelduinen, in Westduinpark en Wapendal en in de Coepelduinen versneld aangepakt. De eerste vergunningen worden verleend. De maatregelen betreffen vooral maaien, begrazen en in bepaalde gevallen herstelbeheer, zoals het verwijderen van struiken en de bovenlaag van de bodem, het afplaggen. Daarmee denken wij het probleem uiteindelijk opgelost te hebben. Het was anders dan vooraf voorzien, maar soms komen onverwachte dingen boven.

Mevrouw De Caluwé vroeg naar de samenwerking van de havens in relatie tot de ontwikkeling van het PMR. Het is heel erg belangrijk dat je het niet alleen maar per haven doet, maar dat je dat ook in een breder perspectief ziet. Daarom wordt er met de havenalliantie aan zo'n verdere versterking van de verschillende havens gewerkt. De studies van de havenallianties geven aan dat de meeste van onze zeehavens elkaar goed aanvullen, dat ze verschillende markten bedienen en dat ze op een aantal terreinen elkaars concurrent zijn. Wij proberen steeds meer te komen tot specialisatie van de havens. Wij zeggen weleens: niet met zijn allen voor dezelfde diensten naar het buitenland. Dat betekent dat we dit soort samenwerking steeds verder moeten verfijnen. Dat doen we ook over de grens, bijvoorbeeld met Antwerpen. Onder anderen mevrouw Van Veldhoven vroeg daarnaar. Toen de minister-president en ik op bezoek waren bij Kris Peeters, de Vlaamse mp, en Hilde Crevits hebben we ook gezegd dat we zelfs een bedrijvenmissie willen gaan doen waarbij beide havens centraal worden gesteld. Wij zijn dus bezig om ook internationaal de samenwerking tussen de Antwerpse haven en de Rotterdamse haven verder vorm te geven. Die bedrijvenmissie zal hoogstwaarschijnlijk dit jaar plaatsvinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben heel erg blij dat de minister de inschatting van D66 deelt dat hier enorme kansen liggen. Ik wil graag een reactie op de geluiden en uitspraken van premier Di Rupo waaruit blijkt dat de Hedwigepolder echt een issue aan het worden is. Ik hoorde het ook op het havendiner. Het is niet goed voor het vertrouwen in de samenwerking tussen twee landen als een verdrag, dat de minister zelf ondertekend heeft, niet wordt nagekomen. Hoe ziet de minister het strategisch belang van die samenwerking in relatie tot dat project?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie het als twee gescheiden zaken. Als er ergens anders onenigheid over is, kan dat altijd invloed hebben. Het gaat om de wreef of de wrijving. Voor zover ik heb begrepen – ik heb er namelijk niet bijgezet – heeft onze minister-president gisteren gezegd dat we verdragen altijd nakomen, maar dat we het idee hebben dat we dit ook op een andere manier kunnen oplossen.

Daar zijn we nog mee bezig. Geef ons daar even de tijd voor. Wij zijn ons bewust van verplichtingen van handtekeningen, maar zoeken naar een mogelijkheid om er op een andere manier invulling aan te geven. Daarmee geeft de minister-president het signaal dat dit geen oorlogspadstrategie is, maar dat we te maken hebben met politieke realiteit en voorkeuren en dat er heel zorgvuldig wordt gezocht naar een alternatief.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, dit is een AO over binnenvaart. Over de Hedwigepolder zal in dit huis ongetwijfeld ook op een ander moment worden gesproken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil er ook niet te lang op doorgaan. Ik dank de minister voor haar antwoorden op dit punt. Ik heb alleen de volgende opmerking. Soms zijn het officieel wel gescheiden zaken, maar we zijn niet blind voor het feit dat ze elkaar wel degelijk kunnen beïnvloeden. De minister weet dat als geen ander. Ik moet de vergadering over tien minuten verlaten om dezelfde reden als die van staatssecretaris Atsma. Mocht de minister voor die tijd gelegenheid hebben om op de Blue Belt terug te komen, dan zou mij dat heel welkom zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zoek of ik de antwoorden daarop kan vinden, maar ik maak eerst mijn antwoord over de havens af. Het gaat niet alleen maar om de wijze waarop de havens zich specialiseren, maar ook om de wijze waarop je de infrastructuur tussen de havens organiseert, dus ook de achterlandverbindingen, de verschillende modaliteiten die de havens bedienen. Die elementen zijn ook voor mij belangrijk voor de komende periode om ervoor te zorgen dat de samenwerking verbetert. Ik heb dat ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gezet. Er zijn nog een aantal onderwerpen die we nu bekijken, bijvoorbeeld het project Zeetoegang IJmond bij IJmuiden, de maritieme toegang van het kanaal Gent-Terneuzen. Die zullen allemaal een impuls geven aan de verschillende havens.

Ik kom weer op een internationaal onderwerp: Blue Belt. Ik heb begrepen dat het project niet zo snel loopt als de sector, de Europese Commissie en ikzelf wensen. In februari wordt de evaluatie van het pilotproject door de EMSA gepresenteerd. Het probleem lijkt te zitten in de samenwerking tussen de douaneautoriteiten van de verschillende lidstaten. Mijn collega Weekers van Financiën draagt dit project een warm hart toe en verleent alle medewerking. Bij mijn Europese collega's onderstreep ik het belang van medewerking van alle lidstaten. Het krijgt in ieder geval ook bij de douaneministers een plek.

Ik keer terug naar het PMR. ECT en het Havenbedrijf zijn verwickeld in een rechtszaak. Er is in ieder geval een dagvaarding, zodat het voor de rechter komt. Over de zaak zelf kan ik dus niet zoveel zeggen. Ik weet dat beide partijen een rapport hebben laten maken, waaruit blijkt dat zij verschillende beelden hebben van de ontwikkelingen. ECT heeft een rapport laten maken door PRC. Daaruit komt een vrij negatief beeld voor de Eerste Maasvlakte, lees ECT, naar voren als gevolg van de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. Het Havenbedrijf heeft een rapport laten maken door McKinsey, waarin een wat positievere ontwikkeling wordt geschetst. Ik wil niet treden in het geschil tussen beide partijen, maar ik zie wel dat de eerste fase volledig is uitgegeven. De containeroverslag groeit nog steeds, ondanks de economisch moeilijke tijd.

Hoe gaat het met de grondverwerving voor natuur en recreatie? Die 750 ha is lastig geweest. Het ging vooral moeilijk vanwege de lopende beroepsprocedure bij de Raad van State. Grondeigenaren wilden niet voortijdig overgaan tot verkoop. Begin maart is de zitting bij de Raad van State. Als er planologische duidelijkheid is, kan het verwerven van de grond in een versnelling komen. Ik vind het belangrijk dat natuur en

economische ontwikkeling daar gelijk optrekken. Zijn de beheermaatregelen in het duingebied wel goed voor de natuur? Wij denken dat er met die maatregelen voor wordt gezorgd dat de natuurwaarden van Natura 2000 worden geborgd.

Ik kom op de vragen over zeevaart en binnenvaart, allereerst de afgiftepunten. Het Scheepsafvalstoffenverdrag ziet inzameling door gemeenten als een van de mogelijkheden, naast inzameling door commerciële verzamelaars. Wij hebben het zo geregeld dat er een uitgebreid netwerk van commerciële verzamelaars is. Ik krijg geen signalen dat er te weinig punten zijn. Het is aan de sector om maatwerkafspraken te maken met de inzamelaars. Ik heb geen reden om eraan te twijfelen dat aan de behoefte van de sector wordt voldaan, maar het signaal was al eerder ontvangen. Ik heb de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) bereid gevonden om dit te monitoren en om in geval van problemen te bemiddelen. Als het zich toch zou voordoen en het probleem substantieel is, dan kan deze stichting daarin een rol spelen. Uiteindelijk moet iedereen die zijn afval kwijt wil, dat natuurlijk ook kunnen.

Mevrouw Smeets vroeg in het algemeen naar de duurzaamheid en een schonere binnenvaart. Wat doen wij daaraan? Het eerste binnenschip op lng is eind vorig jaar in de vaart genomen. Wij hebben daar € 600 000 aan bijgedragen. Ik stimuleer het varen op lng door een investeringsimpuls van € 500 000 voor de aanleg van een lng-vulpunt. In overleg met de sector, de EU en andere binnenvaartlanden span ik mij in om bestaande binnenscheepsmotoren versneld te verschonen. Naar verwachting zullen vanaf 2016 de Europese emissienormen voor binnenscheepsmotoren worden aangescherpt. Dat leidt altijd tot een versnelling. In de milieুবeterplannen werkt het bedrijfsleven mee aan ideeën voor slimme emissiereductie voor een betaalbare prijs, die voor de gehele binnenvaartsector beschikbaar wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil proberen een paar punten die ik voorbereid had, via interrupties het overleg binnen smokkelen.

De **voorzitter**: Ik waardeer uw eerlijkheid, maar dat is niet de bedoeling. In uw tweede termijn zal ik u iets meer ruimte geven dan uw collega's. Het is niet de bedoeling dat u uw hele eerste termijn via interrupties pleegt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat was ik ook niet van plan. Het is een specifieke vraag over bio-lng. Vanuit het land horen wij dat de vergunningverlening ongelofelijk ingewikkeld is. Kan de minister daar iets over zeggen?

De **voorzitter**: Deze vraag is reeds door de staatssecretaris beantwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan lees ik het wel in het verslag. Ik vind het heel vervelend dat het algemeen overleg vervroegd is. Dat is mij niet heel duidelijk gemeld. Het zal mijn eigen verantwoordelijkheid zijn.

De **voorzitter**: Dat klopt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op een aantal vragen over de binnenvaart, die onder andere in het rapport van de SP aan de orde zijn gesteld. Er is zeker een goede toekomst voor het kleine schip; ik ben daar niet zo somber over. Het plan van aanpak van de sector laat zien dat er voor schepen van meer dan 1000 ton een toekomst is. Ik zie ook goede initiatieven vanuit de sector om nieuwe, duurzame concepten te introduceren. Er is belangstelling van de grote verladers. Er is volgens mij wel een markt voor de mensen die op de haarvaten varen. Ik zie een rol voor de rijksoverheid om daaraan mee te werken. De sector

moet het zelf doen, maar wij moeten de exploitatie van kleine schepen en de innovatie niet onnodig negatief beïnvloeden door regelgeving. Daarvoor is er het plan van aanpak voor het kleine schip met concrete actiepunten.

Wil ik een bodemtarief invoeren? Mijn ambtsvoorganger heeft de Kamer in een brief van 22 december 2009 uitgebreid geïnformeerd over de mogelijkheid om bodemtarieven te introduceren. De invoering van bodemprijzen is niet mogelijk op grond van Europese wetgeving. Met name de richtlijn voor bevrachting en prijsvorming verbiedt bodemtarieven. Kennelijk is hier bijna drie jaar geleden uitgebreid over gediscussieerd. Ook op Europees niveau is erover gesproken, maar dat heeft niet geleid tot enige ruimte op dit vlak.

Kunnen wij wat doen aan de overgangsbepalingen van de CCR? Er werden bijvoorbeeld dubbelhydraulische stuurwerken opgelegd. De heer Bashir vroeg in dat verband naar de handelwijze bij oude auto's en bij oude schepen. Ik heb onderzoek laten doen naar de gevolgen van de overgangsbepalingen en naar mogelijke alternatieven. De bepalingen bestonden al langer, maar nu moest het in één keer. Ik heb het punt op het werkprogramma van de CCR laten zetten. In de periode 2012–2013 zal dit met prioriteit in de CCR behandeld worden. Het betekent voor veel meer schepen een complexe aanpassing. Wij zullen niet alles waartoe ooit besloten is, weg kunnen krijgen, maar wij zullen wel in staat zijn om te bekijken welke dingen echt onlogisch zijn en welke dingen op een andere manier kunnen worden ingevuld.

De verbetering van de markttransparantie in de binnenvaart is een heel belangrijk actiepunt voor het Transitiecomité Binnenvaart. Ik zag de heer Kraaijeveld al in de zaal. Ik blijf met het comité in contact over die transparantie. Zonder transparantie kun je zeker als klein schip in de greep komen van tussenpartijen, hetgeen heel nadelig voor het voortbestaan kan zijn. Veel schippers hebben mij verteld wat zij vroeger deden om een vuist te maken om tot meer transparantie te komen, en hoe complex het is.

Nederland komt in Europees verband altijd en eeuwig met de binnenvaart aanzetten. De binnenvaart is namelijk essentieel voor onze economie. Ik noem in dit verband vooral het NAIADES-programma. Als mijn collega's aangeven dat zij vastzitten, wijs ik iedere keer op de mogelijkheid om vervoer over water een belangrijker plek te geven.

De heer **Bashir** (SP): Ik dank de minister voor het feit dat zij is ingegaan op onze aanbevelingen en er een aantal van heeft overgenomen. Zij zegt dat op grond van Europese regels het hanteren van bodemtarieven niet is toegestaan. Er zijn Europese landen die ondanks die regels bodemtarieven hanteren, bijvoorbeeld Frankrijk. De minister wil er via de agenda van de CCR voor zorgen dat oude schepen geen last ondervinden van de nieuwe eisen. Kunnen wij daar een tijdschema bij krijgen? Wanneer doet de minister wat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over de voortgang van het laatste zullen wij in de tweede helft van het jaar rapporteren. Al in 2009 werd Frankrijk beticht van het hanteren van bodemtarieven. Hoe het precies zit, weet ik niet, maar het mag niet. Als iemand iets doet wat niet mag, moeten wij er niet voor kiezen om het ook maar te doen. Wij zijn in gesprek geweest over de mogelijkheden. Ik zie niet goed hoe wij van de Europese regels kunnen afwijken. De heer Bashir moet nog maar eens goed bekijken wat er indertijd geantwoord is. Zelf zal ik mijn oor te luisteren leggen bij andere landen. Ik kan moeilijk zeggen dat de EU bij Frankrijk moet ingrijpen. Als wij het eerst aan de orde hebben gesteld en het vervolgens ook zelf gaan doen, is de kans groot dat er ingegrepen wordt.

Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de stand van zaken in de CCR. Ik zal niet alles kunnen wegnemen. Er zitten ook afspraken bij die in het verleden in internationaal verband gemaakt zijn. Je moet slim naar dit soort dingen kijken. Iedereen moet het belang ervan inzien. Ik zal daarvoor lobbyen.

De **voorzitter**: Mag ik de toezegging zo interpreteren dat de minister bij andere landen zal informeren naar het eventueel hanteren van een bodemtarief en dat zij de Kamer daarover zal informeren?

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

De heer **Bashir** (SP): Door de CCR zijn 140 eisen gesteld, ook aan oude schepen. Ik heb voorbeelden gezien. In een schip dat € 100 000 heeft gekost, moet voor € 100 000 tot € 200 000 worden geïnvesteerd om aan de eisen te voldoen. Het is van belang voor de mensen om te weten waar zij aan toe zijn. Moeten zij ermee stoppen – dat dreigt – of is er nog hoop?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij treden natuurlijk in contact met de branche om te bekijken waar de gekste dingen in zitten. De CCR moet eerst de uitwassen aanpakken en vervolgens bekijken wat er allemaal uitgehaald kan worden. Het is al geagendeerd. Op het werkprogramma staat dat hiernaar gekeken wordt. Wij zullen er verslag van uitbrengen.

De heer **Bashir** (SP): De minister zei dat zij in de tweede helft van dit jaar zal rapporteren. Wil zij dan ook aangeven waarop zij heeft ingezet, wat zij heeft bereikt en wat zij nog wil bereiken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal rapporteren over het transitieakkoord, maar dit kan ik erin meenemen. Mevrouw Smeets vroeg naar de boetes voor tankers die te dicht langs de Waddeneilanden varen. Het is logisch om dan ook even te denken aan het cruiseschip in Italië. Maar goed, voor zo'n ongeluk heb je meer nodig dan een afwijking van de route. Ik denk maar even aan de kapitein. De laatste bewering rond het vertrek van de kapitein van het cruiseschip vond ik overigens erg mooi: hij was over de passagiers heen naar beneden gevallen en in het reddingsbootje beland, terwijl hij graag op het schip had willen blijven. Maar goed, wij zijn bezig met het verhogen van de boetes voor het afwijken van de route. De wetswijziging daartoe is in voorbereiding en er wordt overlegd met het OM. In 2010 hebben wij 67 overtredingen geconstateerd. Dat vind ik veel te veel. Ik zal de Kamer in het eerste kwartaal van dit jaar de cijfers over 2011 doen toekomen. Er is altijd veel belangstelling voor de bruine vloot. De EU heeft Denemarken op 20 mei 2011 in gebreke gesteld. De correspondentie die daarop is gevolgd, is vertrouwelijk en kunnen wij dus niet inzien. De stand van zaken is mij dus niet bekend. De EU kan na het antwoord van Denemarken de infractieprocedure voortzetten met een met redenen omkleed advies aan Denemarken. Of dat gebeurt, hangt af van de reactie van Denemarken. Dit soort trajecten duurt vaak lang, omdat ook andere instanties, zoals het Europese Hof, ermee te maken hebben. Ik ben heel blij dat de infractieprocedure er ligt. Wij hebben er jarenlang voor gevochten.

Ik kom op de Akte van Mannheim, de tol op de Rijn en minister Ramsauer. Laatstgenoemde heeft mij gepolst of ik mij kan vinden in beprijzing van de Rijnvaart. Ik heb aangegeven dat wij op andere terreinen het beprijzingsmechanisme in de ijskast hebben gezet en dat het derhalve niet voor de hand ligt dat wij voorstander zijn van beprijzing op de Rijn. De Akte van Mannheim kan niet eenzijdig worden opgezegd. Het werkt alleen als de vijf landen die erbij betrokken zijn, hun handtekening zetten.

De heer De Mos heeft gesproken over de nautische carrière in zijn familie, die hij niet heeft voortgezet. Dat kan altijd nog, mijnheer De Mos. Ik heb geen gegevens over een kortere zeevaartcarrière. Als staatssecretaris reikte ik indertijd vaak lintjes uit aan mensen met een zeer lange zeevaartcarrière. Het viel mij toen op dat de mensen vaak langer doorgingen dan strikt noodzakelijk, ondanks de zwaarte van het werk. Het is steeds moeilijker om studenten aan te trekken op zeevaartopleidingen. Wij kennen allemaal het jantje-van-leiden, dat zijn oorsprong vindt in de zeevaartschool die daar indertijd was. Inmiddels is daar een advocatenkantoor gevestigd. Het is ingewikkeld om de zeevaartopleidingen populair te houden. Ik werk samen met de KVNR, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, aan het aantrekken van studenten voor zeevaartopleidingen. Onder andere met kennismakingsstages dragen wij daaraan bij. Dit lijkt mij een goed moment om heel meeluisterend en meelezend Nederland op te roepen om een carrière in de zeevaart te starten. Er is gevraagd naar de onveiligheid op schepen. In de binnenvaart waren er in de periode 2004–2010 ongeveer 123 ernstige ongevallen per jaar. In 2010 is er sprake van een substantiële stijging. Wij weten niet wat de oorzaak daarvan is. Het is te vroeg om te concluderen dat sprake is van een stijgende trend. Medio dit jaar zullen wij de cijfers van 2011 hebben. Als de trend zich voortzet, zullen wij bezien of wij specifiek actie moeten ondernemen. Ook in de zeevaart is sprake van een toename van het aantal slachtoffers, met name arboslachtoffers. In de veiligheidsbalans zullen wij dat duidelijk laten zien. Het aantal slachtoffers op buitenlandse schepen binnen de Nederlandse wateren is toegenomen. Ook dat is nog niet te verklaren. Een tweejaarstrend is te kort voor een duiding. In 2011 zijn één dode en zeven gewonden te betreuren als gevolg van scheepvaartongevallen met een Nederlands schip, tegen acht doden en nul gewonden in 2010.

Is er voor Nederland een voortrekkersrol bij de sloop van zeeschepen? Het proces van ondertekening en ratificatie van het Verdrag van Hongkong inzake het slopen van zeeschepen loopt. Nederland heeft in 2010 als een van de eerste landen getekend. Heel veel landen wachten op de uitwerking van richtlijnen bij het verdrag. Het is de verwachting dat de milieuc commissie van de IMO dit jaar tot een afronding komt. Nederland speelt daarin een voortrekkersrol.

De voorzitter: Er is gesproken over de rapportageplicht in het kader van de status van groot project voor het PMR. Daar hoeft de commissie in deze vergadering nog geen oordeel over te geven. In de procedurevergadering zullen wij stemmen over de vraag of wij meegaan in het verzoek van de regering om de rapportageverplichting terug te halen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitvoerige antwoorden, waar wij erg blij mee zijn. Ik heb een aantal toezeggingen gekregen. Het is goed dat de verschillende partijen in het loods dossier nog een keer door de minister zullen worden gehoord voordat zij met wet- en regelgeving komt. Daar blijkt duidelijk behoefte aan te zijn. Wij zijn ook blij met de uitleg over de inspanningen met de havenalliantie om tot coördinatie en specialisatie over de hele linie te komen. Komt de minister op enig moment met een rapportage over de uitkomst daarvan en de lijn die gekozen zal worden?

Het is goed dat met juristen overlegd zal worden over de mogelijkheden om ondersteuning te bieden op het gebied van vergunningen inzake de sluis bij Eefde. Ik vraag de minister of er rond de kettingen een versnelling kan worden gerealiseerd. Het is vervelend als het hangt op de vijf à zeven weken voor de bestelling van zulke kettingen.

Het vuilwater van de binnenvaart lijkt een probleem te zijn. Ik zal de gegevens die ik heb ontvangen doorsluizen naar de SAB, die moet monitoren en bemiddelen.

In eerste termijn ben ik niet toegekomen aan een opmerking over de sluizen op de Maasroute. Op deze route zijn er sluizen die in de nachten van zaterdag op zondag en van zondag op maandag een spertijd kennen. Die sluizen zijn dertien uur per week niet geopend. Er is een pilot met openstelling geweest die erg goed heeft gewerkt en tot heel veel extra inkomsten heeft geleid. Er is helaas geen geld om de pilot voort te zetten. Rijkswaterstaat en de regio hebben wel extra geld beschikbaar gesteld voor een paar uur extra openstelling. Vanaf 2014 wordt centrale bediening ingevoerd. Het is dan niet erg duur meer om de openstelling te verruimen. Hoe staat de minister tegenover verdergaande openstelling?

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de minister over hoorsessies aangaande de Loodsplicht Nieuwe Stijl. Ik hoop dat de belangen van binnen- en buitenscheepen, shortsea shipping en visserij daarin worden meegenomen. Voorbeelden van onveilige situaties rond de visserij in dit opzicht zijn mij niet bekend. Volgens de KVNR is er ook geen aantoonbaar veiligheidsbelang bij het beloodsen van visserij-scheepen.

Dan de NMa. Er is altijd één aanbieder van de loodsdienst geweest. De NMa overdrijft haar rol: de loodstarieven zijn marktconform. Het is goed dat de minister heeft aangegeven dat zij zich ermee gaat bemoeien. Dat is goed voor het vertrouwen tussen Loodswezen en NMa. Het komt vast goed.

Ik kom op de Hollandse leeuw. Vlaanderen moet gewoon 10 mln. gaan betalen. Dat bedrag staat open voor 2009 en 2010. De minister is op bezoek geweest bij de heer Peeters. Het is raar dat zij bij die gelegenheid niet heeft gezegd: kom op met die poen, want daar hebben we keihard voor gewerkt. Ik hoop dat de minister alsnog een belletje richting Vlaanderen pleegt om dit recht te zetten.

De Nederlandse vloot kent 24 000 zeevarenden, onder wie 4000 Nederlanders. Is het dan voldoende om alleen scholing te stimuleren? Wordt daarmee de Nederlandse scheepvaart gered? Ik zet daar vraagtekens bij. Misschien kan onderzocht worden wat er meer gedaan kan worden, zeker met het oog op de stijgende werkloosheid.

De minister heeft ons uitgenodigd om als familie De Mos de trossen weer los te gooien. Als de minister een wijntje meeneemt, dan bevaar ik de Love Boat.

Ik verontschuldig mij voor dit debat, want de camera's van EenVandaag draaien voor de Voetbalwet, dus ik maak de pleiterik en wens iedereen een fijne voortzetting van dit overleg.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de heldere antwoorden. De aanpassing van de vergunningvoorwaarden rond de ontwikkelruimte van de Maasvlakte is duidelijk. Ik heb goede nota genomen van de opmerking van de voorzitter over de beslissing of wij naar een eenjaarsrapportage gaan. De bouwstenen die de minister daarvoor heeft aangeleverd, vond ik overtuigend.

Ik steun het betoog van mevrouw De Caluwé over de sluizen in de Maas. Wij pleiten voor het voortdurend openhouden van vaarwegen en moeten dus bekijken of wij voor een 24 uursbeschikbaarheid kunnen zorgen. Ik snap dat het onder voorbehoud is van de bestaande mogelijkheden.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden, waarbij ik nog een reactie miste op mijn vraag over de voortgang van de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en België. Het is opvallend dat de minister in dit algemeen overleg een ietwat andere reactie geeft op de sluiproute bij de Waddeneilanden. Uit haar brief kreeg ik het idee dat zij het allemaal niet zo ernstig vond, maar ik bespeur nu toch dat zij er bovenop zit. Dat waarderen wij, omdat wij ons zorgen maken over die sluiproute.

Ik begrijp dat de minister de cijfers over 2011 over de ongevallen en sterfgevallen op Nederlandse schepen nog niet heeft. Ik zou het waarderen als wij daar een rapportage van krijgen met een toelichting op de trend.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik ben zeer content met de toezeggingen die zij heeft gedaan. De minister heeft gezegd dat zij de NMa en het Loodswezen nog een keer bij elkaar wil brengen, maar ik begrijp dat ze niets anders doen dan bij elkaar zitten. De NMa geeft het Loodswezen dan de opdracht om het een en ander uit te zoeken. De intentie moet zijn om te komen tot minder administratieve lasten. De suggestie van mevrouw Van Veldhoven vond ik heel goed: niet ieder jaar de tarieven vaststellen, maar één keer in de twee of, beter nog, drie jaar. Dan kan er rekening worden gehouden met de inflatiecorrectie, maar moet worden afgezien van de spelletjes die nu ieder jaar worden gespeeld.

De opmerkingen van de heer De Mos over het gebeuren in Vlaanderen vond ik terecht. Dit debat gaat niet over de Hedwigepolder, maar ik hoor wel dat de Vlamingen het overal bij betrekken. Hoe gaat de minister onze zuiderburen duidelijk maken dat dit niet kan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks is groot voorstander van bio-Ing voor de binnenvaart. Ik hoorde dat het vergunningendossier de aandacht van de minister heeft. Ik wacht met enthousiasme de snelle vorderingen op dit gebied af. Zal ook gezien worden hoe de SDE+-regeling uitpakt? Ik neem aan dat de minister een level playing field wil voor biogas of groen gas. Het is niet goed als de één wel en de ander niet in aanmerking komt voor de SDE+-regeling. Dat is niet eerlijk voor de binnenvaart. Er zit geen accijns op stookolie. Biogas en Ing moet je dan ook bekijken. Er moeten gelijke accijnzen zijn en gelijke mogelijkheden om van de SDE+-regeling gebruik te maken.

Een van de andere innovaties van onze groene ondernemers betreft SkySails. Wij vragen niet om een subsidieregeling, maar vragen de minister wel om mogelijkheden om partijen bij elkaar te brengen. Het gaat om grote kites die op grote zeeschepen kunnen worden gemonteerd en die 10% tot 35% brandstofwinst opleveren. Er zijn schepen met deze SkySails uitgerust, maar de innovatie komt maar mondjesmaat op gang. Wij vragen de minister om partijen bij elkaar te brengen om dit vooruit te brengen.

Er is een deal gemaakt met Milieudefensie over de Maasvlakte. Ik begrijp dat er op een aantal dossiers flink voortgang wordt gemaakt, maar het walstroomb dossier schijnt niet goed te lopen. De walstroom die wij aanbieden, kent een ander voltage dan dat waarmee de schepen overweg kunnen. Ik neem aan dat de minister toeziet op het keurig uitvoeren van alle afspraken die met het Rotterdamse Havenbedrijf zijn gemaakt. Zou zij extra aandacht willen geven aan de vorderingen bij het walstroomb dossier, dat veel milieuvoordelen kent? Een van de onderdelen was het wat langzamer varen op de Nieuwe Waterweg. Volgens onze informanten schijnt dit niet te gebeuren. Iets langzamer varen geeft enorm veel milieuwinst. Wil de minister ook op dit punt toezien op het uitvoeren van de afspraken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Moet er nog een aparte rapportage komen over de samenwerkingsvoorstellen van de havenalliantie? Wij hebben daar zelf bij aan tafel gezeten. Ik stel voor dat ik in de begroting aandacht besteed aan de voortgang in de samenwerking.

Ik heb begrepen dat het bestellen van de kettingen voor de sluis bij Eefde vijf tot zes weken duurt, maar ik zal nog een keer navragen of het sneller

kan. Ik heb daar overigens weinig hoop op. Om die reden zorgen wij voor tussentijdse opening met die hijskraan, wat natuurlijk een hele heisa is. Ik vind het natuurlijk ook heel belangrijk dat de Maasroute opengesteld is. Daarom hebben wij met de regio ook betaald voor extra uren. Maar het geld ligt natuurlijk niet voor het oprapen. In de toekomst zullen er misschien meer technische mogelijkheden zijn. Wij moeten ons erop richten om dat goed te laten verlopen. Wij willen langer open zijn tegen een redelijk bedrag, maar ik moet heel zwaar bezuinigen, ook op verkeersmanagement bij (vaar)wegen.

Nu de heer De Mos weg is, kan ik helaas niet meer ingaan op zijn laatste opmerking. Ik zal er niet alleen voor zorgen dat de NMa en het Loodswezen met elkaar rond de tafel gaan zitten, maar ook dat beide organisaties inzetten op het terugdringen van de administratieve lasten. Ook de NMa heeft er baat bij als de loodsen, die er nu enigszins tabak van hebben, weer in een positieve modus komen en sneller en beter aanleveren. Als je iets kunt verzinnen waar je allebei baat bij hebt, dan moet je verder kunnen komen.

Over de kwestie «Vlaanderen, kom op met de poen» merk ik op dat het niet een zaak van ons is, maar van de loodsen en Vlaanderen. Ik ben er natuurlijk wel van op de hoogte. Het is nogal complex om als organisatie een ander land aan te spreken. Daarom kijken wij mee. Maar het is dus niet zo dat wij als Rijk kunnen zeggen: kom op met die 10 mln., anders hebben wij misschien ook nog wel een dossier à la de Hedwigepolder. Ik noem maar even het kanaal Gent-Terneuzen. Dat wil ik dus niet, evenmin als ik wil dat de Hedwigepolder overal bij wordt gehaald. Nogmaals, wij hebben daar geen enkel signaal over ontvangen. Mocht dat naar de buitenwereld wel worden uitgezonden, dan zal ik de Vlaamse collega's daarop aanspreken.

Is scholing wel voldoende om de Nederlandse zeevaart in stand te houden? Wij hebben ook nog de Stichting Nederland Maritiem Land, die actief bezig is om mensen naar dit werk te trekken.

Wat de rapportage over het PMR betreft merk ik op dat de accountant ook heeft aangeraden om naar een jaarlijkse rapportage te gaan.

Mevrouw Smeets heeft een vraag gesteld over het goederenvervoer per trein. Ik heb nu allemaal ambtenaren bij mij die iets over varen weten, en kan dus niet zo snel cijfers over het goederenvervoer per trein geven. Het lijkt mij goed om dat bij het AO over het spoor opnieuw in te brengen.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik zal het aan mijn collega meegeven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ieder jaar in de begroting geven wij een toelichting op talloze zaken, waaronder het aantal ongevallen in de scheepvaart. Ik wil best sneller met een cijfer komen, maar ik zou de begroting willen gebruiken als het vaste moment om hierover te rapporteren.

Ik heb al aangegeven dat wij subsidies geven aan bio-Ing. Het is goed dat het eerste Ing-schip is opgeleverd. De SDE+-regeling valt onder mijn collega van EL&I. Ik weet niet hoe de samenhang daarin georganiseerd is. Het is jammer dat de staatssecretaris weg is, want hij weet dat wel precies. Hij werkt heel intensief samen met de minister van EL&I, opdat er geen verschil is tussen datgene wat beiden doen op het gebied van duurzaamheid. De innovatieve SkySails zouden goed bij zo'n topsector kunnen worden ingestoken.

De Rotterdamse haven is zelf bezig met het zoeken van een oplossing voor het walstroomprobleem. Ik had al gehoord van het verschil tussen vraag en aanbod.

Over het langzamer varen op de Nieuwe Waterweg zijn volgens mij goede afspraken gemaakt die ook worden uitgevoerd. Als mevrouw Van Tongeren daar andere informatie over heeft, hoor ik dat graag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb ook gehoord dat de afspraken goed zijn, maar dat ze niet goed nageleefd worden. Het zit hem dus meer in de handhaving.

Bij wie moet ik aankloppen over die SDE+-regeling? Het gaat om een verschil in behandeling van twee typen brandstof in de binnenvaart. Ook in de fiscaliteit is er sprake van een verschillende behandeling.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De coördinerend minister is de minister van EL&I.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan zal ik dit onderwerp aan de orde stellen bij het verzamel-AO over energie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal blijven letten op het punt van de handhaving van het langzamer varen op de Nieuwe Waterweg.

De **voorzitter**: Ik heb enige toezeggingen genoteerd.

- De staatssecretaris zal de Kamer voor de zomer van 2012 informeren over het onderzoek naar de haalbaarheid en de betaalbaarheid van een transitie van rode diesel naar groene brandstof. Daarbij zullen het gelijk speelveld in Europa en het kostenplaatje worden betrokken.
- De staatssecretaris of de minister zal de mogelijkheid van een cleanshiptarief met de havens bespreken en de Kamer informeren over de uitkomsten daarvan.
- In de tweede helft van 2012 zal de Kamer een rapportage over de voortgang in de CCR ontvangen.
- De minister zal bij andere lidstaten informeren naar het hanteren van een bodemtarief. Als dat het geval is, zal zij de Kamer daarover schriftelijk informeren.
- De minister zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2012 informeren over het aantal overtredingen in 2011 rond de vaarroute bij de Wadden.
- De minister zal in de begroting voor 2013 terugkomen op de samenwerkingsvoorstellen inzake de havenalliantie en op de ongevallen en sterfgevallen in zee- en binnenvaart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De toezegging inzake de CCR betreft het Transitiecomité Binnenvaart.

De **voorzitter**: Ik dank alle aanwezigen voor hun bijdrage aan dit algemeen overleg.