

Vergaderjaar 2015–2016

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid

Nr. 32

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 september 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 29 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 november 2015 inzake rijksrol in het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) na 2015 (Kamerstuk 24 691, nr. 125);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2016 inzake rijksrol Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) na 2015 (Kamerstuk 24 691, nr. 126);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2015 ter aanbieding van onderzoeken naar multipliereffecten van overheidsinvesteringen in zeehavens (Kamerstuk 29 862, nr. 30);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 mei 2016 met de reactie op het verzoek van de commissie over het artikel in het FD inzake «Duitse plannen slecht voor haven Rotterdam» (Kamerstuk 29 385, nr. 88).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Harbers
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Harbers, Van Helvert en Monasch,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 11.31 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Milieu en haar ambtenaren welkom, net als de belangstellenden. De spreektijd is vier minuten. We hebben maximaal twee interrupties afgesproken. Het woord is aan de eerste spreker, mevrouw De Boer namens de fractie van de VVD.

Mevrouw De Boer (VVD):

Voorzitter. Op 17 maart hebben we een rondetafelgesprek gehad over de havens. Dat was een gezamenlijk initiatief van de PvdA en de VVD om te praten over de concurrentiepositie. We maken ons toch wel zorgen. Je hoort verschillende geluiden dat in het buitenland havens worden voorgetrokken via staatssteun enzovoort. Vergeleken met andere havens hebben onze havens relatief hoge inspectiekosten. Onlangs hebben wij daarover ook een motie ingediend. Het gaat daarbij onder andere om de NVWA. Het is goed dat wij hier vandaag over spreken om onze zorgen te delen en na te gaan wat wij in de toekomst kunnen doen.

In een belastingdebat is een motie ingediend over de Vpb-plicht, die Nederland krijgt opgelegd vanuit Europa. Is er overleg met de havens over flankerend beleid als de Vpb-plicht wordt ingevoerd en er nog geen level playing field is? Wanneer kunnen wij die informatie tegemoet zien? Onlangs is in de Transportraad de havenverordening aan de orde geweest. De Minister heeft toen aangegeven dat de voorgestelde sociale bepalingen en de bepalingen die financiële transparantie regelen op zich onomstreden zijn, maar dat daar weer andere pakketten aan gekoppeld worden. Hoe staat het daarmee? Inmiddels is er een akkoord gesloten over de EU-havenverordening. Dat is op zich positief, maar hoe pakt die eigenlijk uit?

Over de inspectiekosten heeft de VVD, zoals gezegd, vorig jaar een motie ingediend. Dit punt ligt bij een ander ministerie, namelijk dat van Economische Zaken, en dat maakt deze materie lastig. De buitenwacht vraagt om één inspectie, of althans één organisatie waar men terecht kan. Die zou ook doorzettingsmacht moeten krijgen. Ik zie wel in dat de eenloketgedachte iets kan toevoegen, maar beleid, inspectie en handhaving komen dan wel in één hand te liggen. Wat kunnen daar de voor- en nadelen van zijn?

Hoe staat het met het scheepvaartregister? Vorig jaar december hebben wij hierover een motie ingediend. Die hebben wij meteen ook weer aangehouden, want de Minister is ermee aan de slag. Eigenlijk vinden wij allemaal hetzelfde. Wat is de stand van zaken?

Wordt er winst geboekt met betrekking tot de NVWA? Ik heb het rapport van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) gelezen. Daarin staan mooie woorden over de samenwerking met andere inspectiediensten. Dat is heel belangrijk, ook voor de bedrijven die in de havens zijn gevestigd. Hoe groot is de besparing die deze samenwerking uiteindelijk moet opleveren? Zonder streefcijfers is er ook geen duidelijke prikkel. Prima dus dat er wordt samengewerkt door de inspectiediensten, maar zijn er ook duidelijke streefcijfers? Nu is het zelfrijzend bakmeel. De inspectiediensten mogen alle kosten doorberekenen aan de bedrijven waar ze inspecteren. Dat betekent dat wij ons inmiddels uit de markt aan het prijzen zijn. Hoe

staat het met de uitvoering van de motie? Gaan wij echt streefcijfers opleggen? Dat zou wel mijn voorkeur hebben. Nu blijft het een beetje in het midden hangen in het rapport.

Afgelopen maandag was ik op werkbezoek in de haven bij het bedrijf Heerema. Wij hebben begrepen dat de IND een beetje is doorgeslagen in het uitleggen van de regels voor zeevarenden. Het gaat dan om het uitstempelen. Mensen die werken op een schip, arriveren op Schiphol. Ze stempelen in en gaan dezelfde dag naar het schip. Daar worden ze niet uitgestempeld. Ik weet dat hierover maandag overleg is geweest. De bedrijven zeggen: dit heeft zo geen zin, want als ze vanwege het stempel van de IND onder een ander regime dan dat voor zeevarenden vallen, is het niet aantrekkelijk om in onze havens onderhoudswerkzaamheden te doen. Zo'n schip ligt daar zeven maanden. Allerlei bedrijven uit Rotterdam zijn betrokken bij het onderhoud, dus voor de haven van Rotterdam is het heel belangrijk dat het werk hier blijft.

Ik zie de voorzitter wat onrustig worden. Ik zal mijn laatste punt verwoorden in de vorm van een vraag, zonder toelichting. Er liggen ook kansen, zo is gebleken tijdens het rondetafelgesprek. Oost-Europa en Zuid-Duitsland zijn groeimarkten. Hoe gaan wij deze markten aan onze haven binden?

Shell en ExxonMobil zijn aan het investeren in de haven. Er worden echt grote investeringen gepleegd. Dat betekent wel dat wij de haven bereikbaar moeten houden. Hoe staat het met de plannen voor de baggerwerkzaamheden in de Waterweg en de financiering daarvan? De vaarweg moet op diepte worden gehouden, want dat is van levensbelang voor de bedrijven die nu investeren.

Waar staan we in 2030 met de bereikbaarheid van de haven? Het gaat ook om de achterlandverbindingen. We zijn bezig met het knooppunt A13-A16. We kennen allemaal de problematiek met betrekking tot de Botlekbrug.

De voorzitter:

Wilt u nu echt afronden? Wat is uw vraag?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Er is discussie rond de Botlekbrug. Wij maken ons zorgen over de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam als de infrastructuur niet op orde is. Er loopt nu een MIRT-studie naar de bereikbaarheid van Voorne-Putten. Hoe staat het daarmee?

De voorzitter:

Gelet op het feit dat er maar vier sprekers zijn, zal ik ook bij de andere sprekers anderhalve minuut soepelheid toepassen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Uitpakken met de heer Harbers!

Voorzitter. D66 maakt zich zorgen over de gevolgen van de brexit voor de mainport Rotterdam. Het Verenigd Koninkrijk staat in de top vijf van de belangrijkste markten voor Rotterdam. In 2014 kwam er meer dan 27 ton lading over de Rotterdamse kades vanuit het Verenigd Koninkrijk en ging er meer dan 26 ton lading via diezelfde kades weer terug. De officiële reactie van het Havenbedrijf Rotterdam is: de onzekerheid die nu ontstaat, is niet goed voor de Britse economie en je kunt verwachten dat dit negatief uitwerkt op de handelsstromen tussen Groot-Brittannië en het continent. Wat verwacht het kabinet? Heeft de Minister de vinger aan de pols? Liggen of lagen er scenario's op de plank? Met welk scenario houdt de Minister rekening?

D66 staat voor de ruim 180.000 banen die de mainport Rotterdam direct en indirect oplevert. De vraag is hoe wij die banen het beste kunnen waarborgen. De haven heeft boven alles behoefte aan een gelijk Europees speelveld. Dat geldt natuurlijk ook voor het Verenigd Koninkrijk. Wat D66

betreft heeft het Verenigd Koninkrijk een grove inschattingsfout gemaakt door voor een brexit te stemmen. Is de Minister het met D66 eens dat Europa hier niet een bedreiging is, maar juist de oplossing biedt? Deelt de Minister de mening van D66 dat wij door intensieve samenwerking binnen de Europese Unie de concurrentiepositie van onze havens het beste kunnen beschermen?

De heer **Monasch** (PvdA):

Kan mijn collega van D66 een antwoord geven op de vraag waarom Europa weigert eenduidig de regels te handhaven? Het is allemaal mooi en prachtig – muziek van de Verhofstadtgroep wordt hier vertaald door mevrouw Belhaj – maar vervolgens is Europa volstrekt inconsequent in het handhaven van de regels. Wij zijn steeds het braafste jongetje van de klas, terwijl de anderen er met de buit vandoor gaan. Daar hoor ik D66 nooit over. Kunt u, in plaats van hier alleen maar brave woorden te spreken, zich niet eens wat gaan disciplineren, opdat anderen de maat wordt genomen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik moet even aan een boek denken: Lieve meisjes komen in de hemel, brutale overal. Dat geldt wellicht ook voor dit discussiepunt, zij het op een heel andere manier. Ik denk dat er voor Nederland volop ruimte is om net zo creatief en flexibel om te gaan met de bestaande wetgeving. Het is mooi – dit past bij mijn volgende punt – dat het SEO-rapport duidelijk aangeeft dat je wel degelijk iets kunt doen om de concurrentiepositie van de haven te verstevigen. Je moet dan wel de keuze maken om het te doen. Op dit moment voeren we in feite dubbel beleid. De Rotterdamse haven mag publieke taken uitvoeren, zoals baggeren en investeren in de infrastructuur. Denk aan het Theemswegtracé. Dat zijn dingen waarvan Brussel niet zegt dat Nederland dat moet doen. Dat zijn dingen waarvoor wij zelf kiezen. Wellicht moet Nederland wat strikter zijn in het onderscheiden van de publieke taak van de mainport en de echte taak. Wat is publiek en kan gewoon worden overgenomen door de overheid?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ben even afgeleid door de vraag of ik nu meer op lieve of op brutale meisjes val, maar dat moeten wij misschien een andere keer met elkaar bespreken. U draait om de vraag heen om weer uit te komen bij het nationale. Waarom handhaaft de Europese Unie de regelgeving niet overal gelijk? Waarom komt Hamburg ermee weg, waarom komen de grote ermee weg en waarom hoor ik D66 zo weinig over het feit dat Europa gewoon faalt in het tegengaan van oneerlijke concurrentie?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Als ik het niet goed begrijp, moet de Minister even helpen. Voor zover ik begrijp, is er onderzoek gedaan naar wat de Belgen en de Duitsers doen en in welke mate dat afwijkt van de bestaande wetgeving in Europa. Als dit niet in orde is, moeten wij daar iets mee, maar formeel doet men op dit moment niets fout. Wij hebben zelf de conclusie getrokken dat wij de wetgeving strikt toepassen en dat wij onszelf benadelen als wij dat niet consequent bij alles doen. Ik volg dus minder de lijn van het straffen van de ander en het wijzen met de vinger naar de ander, ik zit meer op de lijn van «welke mogelijkheden heeft Nederland zelf nog om strikter te zijn, nu de Vpb-plicht wordt ingevoerd?». Ik ben dus niet zozeer geïnteresseerd in wat anderen doen, ik ben meer geïnteresseerd in wat we zelf kunnen doen om onze concurrentiepositie op orde te houden.

Ik kom op de ingediende motie waarin het kabinet wordt verzocht om eens te kijken naar de publieke taken en de commerciële taken van het Havenbedrijf Rotterdam. Het rapport biedt veel inzichten in wat er gebeurt in de verschillende scenario's. Stel dat je die 100 miljoen die nu door het

Havenbedrijf wordt betaald, weer laat betalen door de overheid omdat het een publieke taak is? Hoe verhoudt de motie zich tot de rapporten en ook tot het recente besluit – dit kwam bij de MIRT naar voren – om het Theemswegtracé te laten betalen door het Havenbedrijf? Volgens mij kost dat zo'n 100 miljoen.

Sinds mijn aantreden als Kamerlid verbaas ik me erover dat het mainport-beleid zo verdeeld is. Niet alleen verschillende ministeries, ook verschillende commissie gaan erover. De indruk bestaat dat er geen strakke regie wordt gevoerd. Ook in de Kamer praten we er naar mijn mening te weinig op een integrale manier over. Voelt de Minister deze spanning ook? Is zij gevoelig voor de oproep van VNO-NCW om meer te focussen op de mainport van Nederland?

Ik kijk even naar de strenge voorzitter om te zien hoeveel tijd mij nog gegeven is.

De voorzitter:

Nog tweeënhalve minuut.

Mevrouw Belhaj (D66):

Dat moet makkelijk lukken.

Ik heb nog een aantal vragen over het Bundesverkehrswegeplan en de trans-Europese netwerken. Er zijn verontrustende signalen dat Duitsland van plan is minder in te zetten op ontsluiting van de havens in Nederland en België dan op ontsluiting van de havens in Bremen en Hamburg. Hoe gaat de Minister de lobby richting Duitsland vlot trekken? Trekt zij samen met de Belgische, Luxemburgse en wellicht ook Deense collega's op om de druk op Minister Dobrindt te maximaliseren? De Rijn-Alpencorridor is in economische termen de belangrijkste van Europa. Hoe gaat de Minister zorgen voor een soepele en naadloze doorstroom van goederen en personen tussen Rotterdam, Düsseldorf, Bazel en Genua? Het gaat met name om de verbindingen in Duitsland, zoals die tussen Karlsruhe en Bazel. Is de Minister het met D66 eens dat er moet worden geïnvesteerd in de spoorwegovergangen bij Venlo en Aken?

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Voordat ik inga op de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven, eerst kort aandacht voor de problemen rondom de A15 met de Botlekbrug en de -tunnel, en de Spijkenisserbrug. Ook voor de haven van Moerdijk is het belangrijk dat dit goed verloopt. Dat geldt zeker ook voor de bereikbaarheid van Voorne-Putten. Er zijn nog steeds grote problemen met de Botlekbrug. Nog afgezien van het feit dat schepen vaak moeten wachten, zit men op Voorne-Putten geïsoleerd. Er komt nog meer aan: het Theemswegtracé en de aanleg van de Blankenburgtunnel. Kan er een plan komen voor de ontsluiting van Voorne-Putten, zodat men altijd op het eiland kan en er ook weer van af kan? Dat gaat het er niet alleen om, het vliegtuig op Schiphol te halen, maar ook het ziekenhuis in Rotterdam te bereiken. Dat zijn toch belangrijke dingen. We proberen de havens beter te ontsluiten, ook die van Moerdijk, maar daardoor hebben de bewoners van Voorne-Putten een probleem.

Op donderdag 17 maart hebben we een rondetafelgesprek gehad over de positie van de haven. Dat was buitengewoon interessant. Mensen uit het veld hebben aangegeven waar de problematiek precies zat. De Rotterdamse haven is de mainport voor Nederland, we hebben het niet over zomaar een bedrijf. De haven biedt werkgelegenheid aan 180.000 mensen. Dat is niet niets. We hoorden een aantal dingen waarvan we dachten: hoe heeft dit zover kunnen komen en wat kunnen we eraan doen? Er werd opgemerkt dat de concurrentiepositie van de haven oneerlijk is. Hamburg en Antwerpen krijgen staatssteun en Rotterdam betaalt mee aan de aanleg van het spoor, hoewel het Rijk dat moet aanleggen. Die vergelijking werd gemaakt. Is dat een eerlijke vergelijking? Die vraag is eigenlijk

niet relevant. Het is een gegeven. Dat maakt het oneerlijk. Vanaf 2017 moet de haven van Rotterdam Vpb-belasting betalen, zo heeft de Europese Commissie besloten. Hamburg en Antwerpen hoeven dat nog niet. De kosten van inspectie en toezicht zijn in Rotterdam veel hoger, zo merkte men op. De inspectie van een container met bevroren vis kost in Rotterdam € 199 en in Antwerpen € 59. Dat is een aanzienlijk verschil. Bij één container kun je nog zeggen «dan eten we de vis maar wat dunder», maar bij een heleboel containers – in Rotterdam en Antwerpen is dat vaak het geval – gaan de kosten toch oplopen. Nederland legt ook nog eens een kop op EU-milieuwetgeving, terwijl Antwerpen en Hamburg helemaal niet met een kop te maken hebben.

Dat zijn allemaal zaken, ook die door de Europese Commissie opgelegde Vpb-belasting – de Rotterdamse haven is wel bereid om die te betalen, maar dan moeten de concurrenten die ook betalen – die leiden tot een situatie waarin er geen sprake is van een level playing field. Wij delen die visie honderd procent. De Rotterdamse haven heeft besloten beroep aan te tekenen tegen het besluit van de Europese Commissie en de Staat voegt zich bij dat bezwaar. Dat vinden wij heel goed; complimenten daarvoor. Wij steunen dat bezwaar volledig. Wij vragen wel een blijvend proactieve rol van de Nederlandse Staat. Als de Minister zelf kansen ziet ter ondersteuning, moet zij die ook benutten.

De concurrentiepositie van de Rotterdamse haven kent twee kanten. Wij horen dat de verbinding naar het achterland heel belangrijk is. Een container kan in Rotterdam binnenkomen en via de binnenvaart verdergaan naar de rest van Nederland en Europa, maar een container kan ook via de binnenvaart naar de Rotterdamse haven gaan. Klopt het dat dat af en toe niet helemaal lekker loopt, dat binnenvaartschepen meer dan eens een dag moeten wachten eer ze aan de beurt zijn omdat de hypermoderne kranen niet werken zoals zou moeten? In het jaarverslag van de Rotterdamse haven zag ik dat de overslag is gedaald. China wordt dan als reden aangevoerd, maar ik vraag me af of de soms wat haperende verbinding van het achterland naar de haven van Rotterdam ook een rol speelt. Herkent de Minister deze geluiden en, zo ja, wat kunnen we daaraan doen? Is er een rol weggelegd voor de overheid?

De inspectiekosten worden aan bedrijven toegerekend, terwijl dat in de buurlanden niet het geval is. Dat blijft een ongemakkelijke situatie. We hebben binnenkort een soortgelijke discussie over de luchthaven. Wat kan de Minister hieraan doen?

Mijn laatste opmerking betreft het 382 meter lange schip Pioneering Spirit, waarop heel veel mensen werken. Het uitstampelen van bemanningsleden leidt tot onnodige administratieve problemen. Hierdoor dreigt een verlies aan orders en werkgelegenheid. Kan dit niet eenvoudiger?

De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. Er werd net al gerefereerd aan brexit- en nextidiscussies. De reactie van de Minister-President sprak eigenlijk boekdelen. Ik dacht: misschien is dit een voorzet voor het AO. Hij zei namelijk: er is totaal geen sprake van dat we zo'n soort discussie in Nederland moeten hebben, want wij zijn een zeevarende natie. Dat waren letterlijk zijn woorden. Die reactie was mij uit het hart gegrepen, zeker als geboren Rotterdammer. Na die prachtige woorden, waarin De Ruyter en alles en iedereen doorklinkt, is de vraag wat het kabinet vervolgens doet om de havens als een van onze belangrijkste economische motoren intact te houden en te stimuleren, zodat we ook in de toekomst een zeevarende natie van belang zullen blijven.

Kijkend naar de optelsom van alle punten, ben ik extra blij dat we dat rondetafelgesprek hebben georganiseerd. Vanzelfsprekend moeten we zaken zo veel mogelijk op lokaal niveau laten regelen, maar als je kijkt naar wat er gebeurt op het gebied van staatssteun en oneerlijke concu-

rentie, is een actieve rol van het kabinet gewenst voor alle havens, ook in de toekomst, met name voor Rotterdam en Amsterdam. Zoals mijn collega van de VVD al zei, zie je een versnippering van dossiers en een wat haperende visie: wie doet nu wat? Moet er niet een Minister met doorzettingsmacht komen – we zitten nu eenmaal in een laatste kabinetsjaar – op de mainport? Morgen praten we over de mainport Schiphol. Daar zie je eigenlijk dezelfde problematiek voortdurend terugkomen. Moet er op de twee mainports niet een Minister met doorzettingsmacht komen om de dossiers aan elkaar te knopen in plaats van steeds van tafel te wisselen? Zoals mijn collega van D66 al zei, zie je dit ook in fracties terugkomen: de een moet hierover praten en de ander daarover, terwijl je eigenlijk behoefte hebt aan een integrale benadering van twee mainports die van zo cruciaal belang zijn voor de Nederlandse economie. Gelukkig zit de financieel woordvoerder van de VVD hier ook, zij het in een andere hoedanigheid. We kunnen natuurlijk wel makkelijk zeggen dat het Havenbedrijf een spoorlijn moet aanleggen, maar daarvoor is de Rotterdamse haven niet opgericht. De Kamer is opgericht om te zorgen voor een goede infrastructuur. De ondernemers moeten kunnen doen wat zij nodig vinden om daarop rendement te maken en voor goede banen te zorgen. Hoe kijkt de Minister daartegenaan? Ook hier zien wij de discussie terugkomen bij de andere mainport.

Ik wil graag een reflectie van de Minister op de verschillende dossiers. We hebben Kamervragen gesteld over het uitstempelen. We zien dat er mogelijkheden zijn voor werkgevers om misbruik te maken. Tegelijkertijd kan het niet zo zijn dat wij opdrachten in de offshore missen doordat die onder dezelfde Europese regelgeving in Genua wel kunnen plaatsvinden. Voor al die dossiers, ook ten aanzien van inspectiekosten, geldt de vraag: wat denkt het kabinet hieraan te gaan doen?

De Minister heeft een stuk meegestuurd over de terugverdieneffecten van investeringen in de infrastructuur. Uit het rapport blijkt dat investeringen in zeehavens zich meer dan terugverdienen. Bij die conclusie blijft het vervolgens. Als Staat kunnen we, geloof ik, voor 0,0% lenen. Sterker nog, ik geloof dat we zelfs geld toe krijgen als we geld lenen. Waar blijft na die conclusie in het rapport vervolgens de politieke conclusie van het kabinet als dit soort investeringen een positief effect heeft op de nationale economie? Ik wil graag een politieke reactie vernemen van de Minister op het rapport, en niet alleen een bevestiging van de onderzoeksresultaten. Er is veel gezegd over de sluis in Kornwerderzand. De vraag is of de sluis wel breed genoeg is om schepen door te kunnen laten. Dat is van groot belang, niet alleen voor een grote botenbouwer in Makkum, waarvan ik de naam niet zal noemen en waar de meesten van ons waarschijnlijk ook nooit een boot zullen bestellen – misschien Van Helvert, maar de rest niet – maar ook voor de havens verderop. Als je daar met mensen spreekt, krijg je te horen dat je de verbreding van de sluis veel meer moet zien als het doortrekken van de hele Nederlandse kust. Als je er zo tegen aankijkt, krijg je een heel ander plaatje. Vroeger was het ook gewoon de kustlijn van Nederland. Als je de sluis verbreedt, maak je er weer een kustlijn van. Daarmee hebben havens als Lelystad, Zwolle, Kampen en Urk enorm veel baat bij doortrekking. Wil de Minister dit niet toch wat meer bovenregionaal bekijken, en dan vanuit het perspectief van het ontwikkelen van havens in het hart van Nederland, waar bijvoorbeeld Lelystad en Zwolle liggen?

Vanuit Zeeland wordt opgemerkt dat er allerlei ontwikkelingen gaande zijn om de kanalen door te trekken vanuit de Seine en de Schelde. Moet er niet een aantakking komen vanuit de Zeeuwse havens naar het Belgische spoor, de zogenaamde verbinding Axel-Zelzate? Het gaat om een paar kilometer spoor, maar daarmee zijn die havens wel meteen aangesloten op een groot stuk nieuw achterland. Hoe kijkt de Minister daartegenaan? Korthedshalve sluit ik aan bij de vragen van D66 over de ontsluiting van de Europese corridors.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ben nieuwsgierig naar de mening van de PvdA over de Europese samenwerking. Wilt u dat Nederland zich niet langer aan de regels houdt, of wilt u dat de regels minder streng worden? Aan welke regels denkt u dan? Het is een beetje onduidelijk wat de PvdA wil.

De heer **Monasch** (PvdA):

In een ander debat, over de financiering van de filmsector, hebben we dezelfde soort problematiek meegemaakt. Toen hebben we samen met D66 een heel goed amendement ingediend, op initiatief van D66. Dat kwam hierop neer: zolang andere Europese landen hun filmindustrie steunen met staatssteun en de Nederlandse industrie kapot concurreren, gaan wij zorgen voor een tax-creditsysteem. Je kunt ook andere systemen bedenken. Zolang die discussie van een level playing field speelt en er geen gelijke handhaving is in andere landen, moet Nederland niet het braafste jongetje van de klas willen zijn. We moeten onze eigen industrie beschermen. Nederlandse filmcrews moesten voor opnames naar België gaan omdat daar een taksvoordeel was. Die benadering zou ik ook in dit geval willen zien van het kabinet: probeer de andere landen aan te spreken, maar als dat niet tot resultaten leidt – dat blijkt keer op keer – dan moet het kabinet ook boter bij de vis leveren. Tot die tijd moeten wij onze havens volop de ruimte geven om te kunnen concurreren. Doen we dat niet, dan verliezen we werkgelegenheid in Nederland.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat kan dus betekenen dat het uitvoeren van publieke taken door het Havenbedrijf een tussentijdse oplossing is om de concurrentiepositie gezond te houden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ja, je kunt creatief denken. Je kunt denken: wat doet het buitenland en moeten wij daarin meegaan? Je kunt ook zeggen: als jullie op die manier steunen, zijn er ook andere mogelijkheden, waarmee we ons niet eens schuldig maken aan staatssteun. Denk aan het overnemen van infrastructurele investeringen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors de vergadering tien minuten. Daarna gaan we luisteren naar de eerste termijn van de zijde van de Minister.

De vergadering wordt van 11.58 uur tot 12.08 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef in eerste termijn het woord aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.

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

Voorzitter. Twee jaar geleden voerden we de Maritieme Strategie in. We vonden dat de overheid weliswaar de aandeelhouder was, maar dat er ook heel veel aan het bedrijf – inmiddels zijn het bedrijven – werd overgelaten en dat het dus goed zou zijn om een geïntegreerde strategie te hebben waarover havens en overheid het met elkaar eens zijn. Dan kunnen we een integrale versterking van onze havensector realiseren. Waarom is dat nodig? Onze havenbedrijven doen het heel goed. Wereldwijd staan we op één. Tegelijkertijd zien we bedreigingen op ons afkomen, binnen Europa, maar vooral ook buiten Europa. Als je ziet hoe snel er in China een haven uit de grond kan worden gestampt die nog groter is dan de onze, dan beseft je dat je veel meer moet doen om

groeirimte te geven en te zorgen voor een goede ontsluiting en ook voor de juiste regelgeving. Soms moet je dereguleren, soms moet je reguleren. In Europees verband moet je daarop goed sturen. Je moet ook zorgen voor genoeg mensen die in de sector willen werken. De opleidingen moeten goed zijn en ook de arbeidsomstandigheden moeten goed zijn, zodat er geen stakingen plaatsvinden, enzovoorts, enzovoorts. Er komt heel veel bij kijken en daarom hebben we gekozen voor een integrale maritieme strategie.

Naar aanleiding daarvan is overlegd met de partijen uit de sector. Die hebben aangegeven graag één Minister als aanspreekpunt te willen. Daarop heb ik de sector toegezegd dat ik als coördinerend Minister zou optreden voor de maritieme sector. Ik heb regelmatig overleg met mijn collega's die verantwoordelijkheden op andere terreinen dragen, zodat wat wij doen op elkaar is afgestemd. Die benadering werpt ook haar vruchten af, zoals de resultaten van het werkprogramma Zeehavens en de Maritieme Strategie ook laten zien. Maar we zijn er natuurlijk nog lang niet, we hebben nog een hoop te doen. De havens staan weer voor allerlei nieuwe uitdagingen. Denk aan de energietransitie, de omschakeling van fossiel naar hernieuwbaar en schoon, denk aan vraagstukken op het gebied van ruimte, milieu en natuur, maar ook macro-economische ontwikkelingen. Er blijven veel uitdagingen afkomen op onze havens. Volgens mij hebben wij die goed in beeld en blijven wij die ook goed in beeld houden de komende jaren. Ik zal dit ook steeds blijven betrekken bij onze programma's. Het is niet een eenmalige strategie, maar er ligt een werkprogramma onder dat elke twee jaar weer wordt geactualiseerd. Ik heb begrepen dat tijdens het rondetafelgesprek over de Rotterdamse haven het Havenbedrijf heeft gewezen op de behoefte aan een meer integrale benadering van de Kamer. Misschien mag ik dit prikkelend aan de Kamer voorhouden. Er zijn verschillende commissies waarin verschillende besluiten worden genomen. Als in de ene commissie wordt verzocht om de inspectietarieven binnen de perken te houden, terwijl vanuit de andere commissie toestemming wordt gegeven voor een verhoging, dan is dat lastig. Of denk aan het verschillend denken in commissies over de vraag of mensen die in de havens werken wel of niet vallen onder de definitie «zeevarenden». U kunt mij erop aanspreken dat ik de coördinatie oppak. Trek mij vooral aan mijn jasje of jurk als ik gaten laat vallen. Andersom wil ik de commissieleden erop aanspreken om binnen de eigen fracties te bewerkstelligen dat de lijnen strak worden gevolgd.

Wat is de problematiek in Europa? Laten we het niet hebben over de vraag of Chinezen sneller dan wij havens kunnen aanleggen, laten we beginnen met Europa, want dat is het belangrijkste. Het is inderdaad ongelofelijk belangrijk om te blijven aandringen op een gelijk speelveld voor zeehavens. Ik heb in 2014 onderzoek laten doen. We hebben in Europees verband steeds gezegd dat er geen level playing field is. De Commissie heeft hierop gezegd: komt u maar met bewijs als u dat vindt, want als wij dit aan andere havens vragen, krijgen wij een ander antwoord. Nogal wies! Voor mij was dit reden om een onderzoek te laten uitvoeren naar de concurrentievervalsing tussen zeehavens. In 2014 hebben we dat dus gedaan. Staatssteun in België en Duitsland blijkt de concurrentie ernstig te verstoren. Met die resultaten ben ik naar de Eurocommissaris gegaan. Dat was toen nog Siim Kallas. Mede op aandringen van Nederland is in de Europese Commissie met de Athenedeclaratie van 2014 opgeroepen om te komen met richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens. Helaas leidde dit niet tot direct ingrijpen van de Commissie, wat ik wel had gewild, maar werd er een procedurestap gezet: richtsnoeren voor staatssteun. Eigenlijk in alle relevante correspondentie met de Europese Commissie, onder andere in het kader van de Vpb-plicht, wijzen wij de Commissie erop dat wij dit heel belangrijk vinden. De Commissie heeft inmiddels volgende stappen gezet. Ze heeft een consultatie gepubliceerd om zeehavens toe te

voegen aan de algemene groepsvrijstellingsverordening. Dat klinkt bijna als een Duits ambtelijk woord, maar die verordening houdt in dat categorieën zeehaveninvesteringen worden uitgezonderd van staatssteun-aanmelding. In antwoord op die consultatie hebben wij wederom aangedrongen op een eerlijke concurrentie. Je moet denken aan vragen als: valt baggeren er nu wel of niet onder, en valt investeren in bereikbaarheid eronder? Je moet het met elkaar eens zijn over de vraag wat daaronder valt. Anders krijg je altijd verschillen tussen landen. In het kader van de havenverordening heb ik ook veel contact gehad met de Eurocommissarissen Vestager en Bulc om de noodzaak van meer helderheid over staatssteunregels voor zeehavens onder de aandacht te brengen.

Wat is er intussen gebeurd? We hebben net de port regulation afgesproken. Dat is nog steeds niet het richtsnoer, maar een stap ernaartoe. Afgelopen maandag hebben we de triloog afgesloten. Vanmorgen is er akkoord gekomen van de lidstaten in Coreper (Comité van Permanente Vertegenwoordigers). Dat hebben we gelukkig succesvol kunnen afsluiten voor afronding van het voorzitterschap. Wat houdt die verordening in? Er wordt ingezet op financiële transparantie van overheidsinvesteringen in zeehavens en op regulering van de haven-dienstverlening in zeehavens. In dat kader worden er afspraken gemaakt over hoe om te gaan met loodsen, slepen en baggeren. Dat zorgt uiteindelijk voor een verbetering van de concurrentiepositie. Er worden immers gelijke definities afgesproken. Voor ons was die transparantie van groot belang. In de voorliggende tekst is dit volledig overeind gebleven. Voor Nederland en de Europese Commissie biedt dit een goed uitgangspunt om ongewenste staatssteun in de ons omringende landen aan de kaak te stellen. Onder druk van het Europees parlement zijn in enkele lidstaten wel aanpassingen in de havendienstverlening doorgevoerd. Die passen bij hetgeen Nederland had gewild. De havendienstverlening zoals we die in Nederland hebben georganiseerd, kan in stand blijven. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wijze waarop wij met de loodsen omgaan. Dat is een belangrijk punt voor Nederland. Er zijn geen nieuwe belemmeringen geïntroduceerd voor de Nederlandse havendienstverleners om in het buitenland aan de slag te gaan. Dat is voor ons ook van belang. Het Europees parlement heeft ook aangedrongen op enkele bepalingen gericht op de bescherming van havenarbeid en havenarbeiders. Dat betreft de rechten van werknemers bij bedrijfsovername, opleidings- en trainingsvereisten voor werkgevers, gericht op de veiligheid van het werken in de havens, maar ook bijvoorbeeld een bevestiging van het stakingsrecht. Hier wijken de voorgestelde bepalingen niet af van hetgeen in Nederland gebruikelijk is. Ik ben dan ook tevreden met het bereikte resultaat.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we ook in deze termijn twee interrupties hanteren.

Mevrouw Belhaj (D66):

Even kijken of ik het goed begrijp. De Minister heeft ervoor gepleit om bijvoorbeeld infrastructurele projecten en baggerkosten onder de definitie van staatssteun te laten vallen. Dat zou betekenen dat zij wil bereiken dat men dat in België of Duitsland niet meer mag doen. Omgekeerd zou je kunnen zeggen: de wijze waarop het in Nederland gebeurt, is misschien niet juist; we gaan ervoor zorgen dat het Havenbedrijf gewoon zijn private taak uitvoert, en geen publieke taak.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat erom dat de hoofdaanvoer, dus de hoofdbereikbaarheid van havens, altijd valt onder publieke taken. Daar hoort dus ook baggeren bij. Over de bekkens en andere zijwegen bestond onduidelijkheid. In het ene

land was het zus geregeld en in het andere zo. Dat proberen wij met deze verordening op te lossen door het voor iedereen op dezelfde manier te formuleren.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Maar dan is mijn vraag wat voor de Minister «dezelfde manier» is: zoals men het doet in Duitsland en België, of zoals men het doet in Nederland?

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

Zo werkt het niet. Er wordt gedefinieerd wat wel en wat niet kan. In de havendienstverordening staat wat er wel en wat er niet onder valt en wat de uitzonderingen zijn. Daarnaast is er de genoemde groepsvrijstellingsverordening, die nu voorligt. Daarin is precies omschreven waarvoor men is vrijgesteld en waarvoor niet en wat er wel en wat er niet onder «publiek» kan worden ingevuld.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat was niet helemaal mijn vraag. Ik wil weten welke kant de Minister precies opduwt. Ik wil dus inhoudelijk weten wat erin staat.

De **voorzitter**:

Ja, helder.

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

We moeten nog bepalen of we meer of minder publiek gaan investeren. Dat komt in de general block exemptions terecht. Nu is er vooral voor gekozen om het op dezelfde manier te definiëren, zodat het debat straks gemakkelijker kan worden gevoerd. In het kader van de general block exemptions is al discussie gevoerd over de vraag of het alleen om grotere havens gaat of ook om kleinere in het achterland die geen nationale functie vervullen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Aan het begin van de beantwoording raakte ik enigszins opgetogen, maar in de loop van het betoog begon mijn enthousiasme weer iets te zakken. Het is mij niet helemaal duidelijk. Wat gaat er nu gebeuren? De Minister heeft zelf gezegd dat er in België en Duitsland sprake is van oneerlijke concurrentie en oneerlijke staatssteun. Gaat dat nu verdwijnen, of wordt het common practice? Zo helder moet het gedefinieerd kunnen worden.

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

Ik heb aangegeven dat er eigenlijk drie elementen zijn. Ten eerste hebben we de port services regulation afgesproken. Dat hebben we nog kunnen doen tijdens ons voorzitterschap. Daarin worden de eerste definities vastgelegd. Ten tweede komt er een algemene vrijstellingsverordening. Daarin wordt duidelijk wat er wel en wat er niet onder zal vallen. Ten derde moeten we richtsnoeren voor staatssteun afspreken. De Commissie heeft gezegd: pas als we die eerste twee dingen hebben gedaan, kunnen we overgaan tot richtsnoeren voor staatssteun, want anders blijft iedereen het op zijn eigen manier interpreteren. Dan belanden we in een discussie die we bij veel meer Europese onderwerpen zien: iedereen hanteert een andere interpretatie en handhaaft anders, en dan hebben we er niet zo veel aan. Wij willen het liefst die richtsnoeren voor staatssteun hebben. Op basis van wat er nu al ligt kunnen we het probleem niet oplossen, maar we zijn op de goede weg. Nederland is in ieder geval het land dat er het hardst aan trekt.

De heer **Monasch** (PvdA):

Een drietrapsraket, begrijp ik: definitie, vrijstelling en richtsnoer. Dan wil ik wel voorbeelden – dat mag ook in tweede termijn – van wat die definities

en vrijstellingen betekenen voor de casussen waarover we het steeds hebben. Dat lijkt mij vrij logisch.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is goed om in tweede termijn een aantal voorbeelden te geven, zodat het duidelijker wordt. Ik heb al gezegd dat in de havenverordening niet alleen wordt ingegaan op definities, maar ook op zaken met betrekking tot arbeidsrechten. Is er een actieve rol voor de EU weggelegd om het level playing field te bewaken? Zoals gezegd grijpen wij ieder geschikt moment aan om de discussie te voeren.

Mevrouw Belhaj vroeg of de EU van belang is voor de zeehavens. Ja, de zeehavens varen wel bij een goede Europese samenwerking. Die werkt alleen als de Commissie consequent is ten opzichte van alle lidstaten, bijvoorbeeld ten aanzien van eerlijke concurrentie tussen zeehavens. Het deed ons veel pijn dat de Commissie ons aansprak op de Vpb-belasting, maar geen actie ondernam voor het voeren van een discussie over oneerlijke concurrentie. Ondertussen heeft de Commissie zowel Duitsland als België op een aantal punten aangepakt in het kader van oneerlijke concurrentie, maar er is nog steeds geen gelijk speelveld.

Wat ga ik doen met het multipliereffect? Die vraag moet ik eigenlijk zo meteen behandelen, bij het blokje over infrastructuur. Ik kan alvast zeggen dat investeren in infrastructuur loont, zeker ook bij Nederlandse zeehavens en achterlandverbindingen. Ik zeg altijd dat een overheid in twee dingen moet investeren: onderwijs en infrastructuur. Die investeringen verdienen zich namelijk altijd terug. Vandaar dat ik aanzienlijk investeer in infrastructuur. In dit gebied is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) positief. Straks zal ik nog nader ingaan op wat we doen. Het onderzoek naar het multipliereffect zal worden meegenomen in de brief die de Kamer in september van mij ontvangt over de dingen die wij allemaal doen om de Vpb-problematiek op te lossen.

Dat brengt mij bij de Vpb. Er is gevraagd naar de effecten van de Vpb-plicht op de economie en de werkgelegenheid. Het geldt dat zeehavens afdragen aan vennootschapsbelasting kunnen ze niet gebruiken voor investeringen. Dat kan leiden tot een verhoging van haventarieven. Beide zaken hebben in potentie een effect op de concurrentiepositie van Nederlandse havens. Dat is dus een potentiële dreiging. Om de effecten in beeld te brengen, heb ik onderzoek laten doen: wat zijn de effecten van de invoering van de Vpb voor havens? Dat onderzoek is inmiddels afgerond en wordt betrokken bij de brief aan de Tweede Kamer waar in een drietal moties tijdens het VAO Vpb-plicht om is gevraagd aan mijn collega van Financiën. Laat ik op hoofdlijnen een paar dingen hierover zeggen. De effecten op de korte termijn zijn voor de economie en de werkgelegenheid beperkt. De Vpb-plicht leidt namelijk niet onmiddellijk tot grote bedragen. Het heeft in ieder geval effect. Je moet voorkomen dat dat in de toekomst erger wordt via een soort multiplier. We hebben een lijst gemaakt van dingen die we als flankerend beleid kunnen doen om dat teniet te doen. Daartoe werd via moties opgeroepen, maar we wilden dat zelf ook doen. Er is per motie gevraagd om de kosten van havenbeheerders te inventariseren en onderscheid te maken tussen publieke en private taken, samen met de havenbeheerders. Daar zijn we op dit moment mee bezig. We hebben dat nu grotendeels in kaart.

Er is gevraagd om aan te dringen op een snellere invoering van de Europese havenverordening. Dat is gelukt, zoals gezegd. Afgelopen maandag hadden we de vierde en laatste triloog en vanmorgen de Coreper. Wat rest zijn inleidende teksten waarover waarschijnlijk in juli overeenstemming wordt bereikt onder Slowaaks voorzitterschap. Ook werd gevraagd om de havens te steunen in hun beroep tegen het vervallen van de vrijstelling. De Staat zal zich voegen in het beroep. Verder werd gevraagd om ervoor te waken dat Nederlandse zeehavens per 1 januari 2017 door de Vpb-plicht op achterstand worden gezet,

bijvoorbeeld door sterk aan te dringen op versneld afbouwen van staatssteun aan havens in andere lidstaten. Dat doet het kabinet, bij iedere gelegenheid. Collega Kamp heeft dit net ook weer gedaan bij de Europese Commissie. Binnenkort zal ik samen met Europarlementariër Knut Fleckenstein – hij was rapporteur van de havenverordening – een brief sturen aan Vestager en Bulc. De blauwe brief ligt al klaar. Voor Prinsjesdag komen we met concrete maatregelen om de concurrentiepositie van de Nederlandse havens te bewaken. Die brief volgt dus. Weliswaar is nog niet alles uitgekristalliseerd. Eind dit jaar hebben we weer een werkprogramma Zeehavens. Dat kunnen we gebruiken om de laatste dingen een plek te geven. We zullen ingaan op vragen als willen we zelf investeren, wat willen we met fiscale activiteiten, wat blijven we doen in het lobby-circuit et cetera.

Alvorens te spreken over de infrastructuur en de enkele autoriteit en het beantwoorden van overige vragen, nog een laatste opmerking over de concurrentiepositie. Gaan we de groeiemarkt van Oost-Europa en Zuid-Duitsland benutten? Hoe binden we die aan onze havens? De VVD-fractie vroeg daarnaar. Oost-Europa en Zuid-Duitsland zijn inderdaad groeiemarkten. Ze zijn van groot belang voor ons. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met bayernhafen Gruppe om Zuid-Duitsland beter te bereiken. In 2015 is er ook een studie uitgevoerd. De conclusie was dat Beierse verladers, expediteurs en rederijen openstaan voor de verbinding Beieren-Rotterdam. Mijn ministerie is daarbij betrokken geweest, ook bij bilaterale bezoeken aan Beieren en Rotterdam. Wij hebben gezamenlijk een studie uitgevoerd naar resterende knelpunten op de TEN-T Corridors. Ik denk dat u die allemaal kent: dat zijn grote internationale corridors. Het is ook een primaire zaak voor marktpartijen zelf om de markt te veroveren, maar waar dat kan faciliteer ik. Ik heb ik het kader van het Bundesverkehrswegeplan aandacht gevraagd voor de verdieping van de Rijn, zodat de binnenvaartschepen via de Rijn Zuid-Duitsland nog beter kunnen bereiken. Onlangs heb ik mijn zorgen geuit aan de coördinator van de TEN-T Corridor voor de Rijn. We moeten rekening houden met meer droge periodes, dus moeten we misschien nog verder verdiepen. Ik heb hem toegezegd een rapport te sturen waarin staat waarom wij denken dat het nodig is voor de komende jaren. De opening van het derde spoor zal ook bijdragen aan een betere verbinding van de Nederlandse havens met Duitsland.

Ik ga nu naar de infrastructuur. In het MIRT is alle infra aan de orde. Vorige week hebben wij uitgebreid met de Kamer gesproken over het hele MIRT-programma. Er zit veel in voor de havens: twee nieuwe zeesluizen, het Theemswegtracé, Breeddiep, verdieping van de Eemsgeul en MIRT-onderzoeken naar de goederencorridor. Inderdaad laten wij wel eens meebetalen aan de publieke infrastructuur. Er is beperkt budget beschikbaar voor het hele land en we kijken altijd waar het geld het hardst nodig is, waar de grootste schade is of waar we onze euro economisch gezien het beste kunnen inzetten. Dat doen we eerst. Vervolgens blijft er altijd weer een hele lijst over van zaken die wij ook belangrijk vinden. Er blijven ook wensen over die we niet zo belangrijk vinden. Ten aanzien van de wensen die we ook belangrijk vinden zeggen we wel eens: als er een substantiële bijdrage komt van partijen, kunnen we het misschien wel gaan doen. Soms vraag ik dus een bijdrage aan partijen. De verbreding van het Breeddiep in de haven van Rotterdam stond bijvoorbeeld niet geprogrammeerd in het MIRT. Desondanks heb ik wel middelen gevonden om de helft van het project te bekostigen, namelijk 8 miljoen. Het Havenbedrijf zorgt voor de andere 8 miljoen. In het MIRT heb ik middelen vrijgemaakt voor de renovatie van de Calandspoorbrug. Het Havenbedrijf Rotterdam zei: we willen liever het Theemswegtracé. Dat is een duurder alternatief. Uiteindelijk hebben we gezegd: oké, dan doen we het Theemswegtracé als voorkeursvariant, maar dan willen we wel graag een bijdrage voor het verschil. Ik kan het geld niet verzinnen. Als ik het in de

haven stop, in een duurder tracé, moet ik elders iets weghalen. Ik ben dan ook heel blij dat het Havenbedrijf een aanzienlijke cofinanciering uit CEF (Connecting Europe Facility) heeft ontvangen om zijn gedeelte te financieren. Het Rijk betaalt 158 miljoen, het Havenbedrijf 20 miljoen en de Europese Commissie 60 miljoen. Het is mooi dat we het met elkaar hebben kunnen oplossen en dat het, ook al zat het niet in het budget, toch gerealiseerd zal worden.

Niet alleen de maritieme toegangswegen zijn van belang, maar ook het investeren in de achterlandverbindingen om de zeehavens beter bereikbaar te maken. We doen echt van alles: een verruiming van de Eemsgeul à 30 miljoen, de aanpak van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, spooransluitingen van de Tweede Maasvlakte, de nieuwe sluis bij Terneuzen à 186 miljoen en de Zeetoegang IJmond, de grootste zeesluis ter wereld, à 604 miljoen. Wat dat betreft wordt er echt veel geïnvesteerd, maar de wensen zijn altijd te groot voor wat er in mijn portemonnee zit. Ik ben altijd positief gestemd. Elk kabinet weer komt er wat bij zodra de economie aantrekt, dus dat zal vast goed gaan. Als u daar ook gezamenlijk voor pleit in uw fracties, wordt het helemaal aantrekkelijk.

Hoe zit het met de medefinanciering van de Nieuwe Waterweg? De maatschappelijke kosten-batenanalyse is positief. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit onderschrijft deze uitkomst. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het MER positief afgerond en Rijkswaterstaat heeft de ontwerpvergunning verleend op basis van de Ontgrondingenwet. Het Havenbedrijf wil de baggerwerkzaamheden in 2017 laten plaatsvinden. Gezien de vele vaarwegenprojecten die op dit moment in uitvoering zijn en die ook beslag leggen op het kasbudget, is dat voor ons heel complex. Met het Havenbedrijf onderzoeken we nu hoe we er toch handen en voeten aan kunnen geven. Voorfinanciering is bijvoorbeeld een van de mogelijkheden die we kunnen toepassen. Soms kun je er gezamenlijk uitkomen als je iets snel wilt doen.

Wat zijn de gevolgen van het Bundesverkehrswegeplan voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven? Ik heb net al iets gezegd over mijn reactie met betrekking tot de Rijn. Het is moeilijk om het in brede zin te beoordelen, omdat het inzicht in de gehanteerde vervoersprognoses ontbreekt. Als Duitsland inzet op het beter ontsluiten van de havens van Bremen en Hamburg zonder dezelfde inzet te plegen op de verbindingen met de Nederlandse en Vlaamse havens, kan dat echt een negatief effect hebben op de concurrentieverhoudingen van onze havens, zoals mevrouw Belhaj zei. Het is belangrijk dat de geplande investeringen in de Rijn daadwerkelijk plaatsvinden en ook snel worden uitgevoerd om de binnenvaart als belangrijkste modaliteit vanuit Europees economisch perspectief te versterken. Een vermindering van de betrouwbaarheid van de Rijn heeft niet alleen negatieve effecten voor Nederland en de Rotterdamse haven, maar ook voor alle aan de Rijn aangesloten vaarwegen. Denk aan België, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Luxemburg en ook de Duitse economische centra in het Ruhrgebied en de centra Frankfurt, Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe en Stuttgart. We zullen dan ook zeker met anderen optrekken richting Dobrindt om resultaten te bewerkstelligen. Ook Rotterdam en Antwerpen, die niet bepaald elkaars dikste vrienden zijn, gaan met één boodschap naar Dobrindt. Ten aanzien van de Rijnverdieping kunnen we, denk ik, best nog wel invloed uitoefenen via de coördinator van de TENT-T Corridor. Het is en blijft echter een bevoegdheid van de Duitse Minister zelf. We proberen er echter langs alle kanten op te sturen.

Er is gevraagd naar de Botlek en de ontsluiting van Voorne-Putten. Dat is een terechte vraag van de VVD en het CDA. De situatie rondom de Botlekbrug is inderdaad vervelend. Er wordt hard gewerkt aan een oplossing voor de problemen. Zeker voor een gebied als Voorne-Putten is deze ontsluiting van groot belang. We hebben al eerder toegezegd dat we tijdens het MIRT-overleg zullen bespreken wat mogelijke oplossingen zijn

voor een betere bereikbaarheid. Ambtelijk wordt al vooroverleg gevoerd over mogelijkheden en onmogelijkheden op dit gebied.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De Minister heeft het over overleg en dergelijke, maar de beleving van inwoners en ook bestuurders is anders. Het artikel in het Algemeen Dagblad waarin staat dat Voorne-Putten volgens de Minister goed bereikbaar is omdat de metro ook nog rijdt, komt niet overeen met het gevoel op het eiland. Kan de Minister dit meenemen in het overleg? Wanneer kunnen we verwachten dat het geregeld wordt? Kan het iets meer SMART geformuleerd worden dan «we nemen het mee in het MIRT-overleg?

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

Ik zal voor de tweede termijn even navragen wanneer dat allemaal gepland staat. Ik ken het artikel ook. Volgens mij heb ik al eerder in de Kamer gezegd dat het artikel een soort samenvatting is van Kamervragen en dat het beeld dat wordt geschetst, niet helemaal juist is. Dat dit bij een aantal mensen helaas in het verkeerde keelgat is geschoten, stel ik ook vast. Ik zie dat regelmatig terug in mijn Twitteraccount. Ik voel me als bestuurder verantwoordelijk voor een goede ontsluiting van Voorne-Putten. Met de bestuurders daar heb ik daar ook contact over. Ik weet dat er nu ambtelijk wordt gesproken over de mogelijkheden en onmogelijkheden. Het precieze tijdspad ken ik niet, maar ik weet wel dat dit punt terugkomt in het MIRT-overleg in oktober/november. Dan moeten we er definitief uit zijn.

Ik kom op Kornwerderzand, de meest belobbyde sluis op dit moment. Ook dit is een investering waarvan wij niet zeggen dat die niet van belang is. We hebben gezegd dat we de Afsluitdijk zodanig willen achterlaten dat een brede sluis zeker tot de mogelijkheden behoort. We hebben echter ook gezegd dat dit geen prioriteit voor ons is en dat het vooral een regionaal belang dient, hoeveel havens je er ook bij betreft en hoe mooi je het verhaal ook maakt. Volgens onze spelregels is het een regionale sluis. Dan nog kun je ervoor kiezen om een nationale bijdrage te leveren. Dat doen we wel vaker. Ik vraag me af hoelang we moeten ruziën over de vraag of het nu nationaal of regionaal is. Het gaat er vooral om of het Rijk een bijdrage moet leveren, of dat de regio het zelf moet betalen. Het is niet van nationaal belang omdat het IJsselmeer aan twee kanten is ontsloten. Je kunt via Kornwerderzand, maar je kunt ook via Amsterdam. We hebben nu een 42 meter brede keersluis gemaakt als no-regretoplossing. De regio is actief om de financiering rond te krijgen. Ik zal ook te horen krijgen of dat is gelukt. In het volgende MIRT-overleg zullen we daarop terugkomen, ook naar aanleiding van de aangekondigde motie van de commissie over inzicht in regionale projecten en eventuele bijdragen. Ik wil geen vertraging in de vernieuwing van de Afsluitdijk, vandaar dat ik heb gekozen voor de methodiek om eerst te regelen dát het kan en de regio de gelegenheid te geven om de financiering van de Kornwerdersluis rond te krijgen. Vorige week hebben we er al uitgebreid over gesproken, net als de week daarvoor.

Ik kom op de Zeeuwse ontsluiting via het spoor. De havens van Zeeland groeien en dat is heel goed nieuws. We investeren in een nieuwe sluis bij Terneuzen, samen met Vlaanderen. Naar de ontsluiting via het spoor is al onderzoek gedaan. Voorlopig is er geen capaciteitsprobleem, maar als de groeiprognoses hoger blijken te zijn, zijn we bereid om daar opnieuw naar te kijken.

Dit waren de punten wat infrastructuur betreft.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Komen de vragen die ik heb gesteld over de brexit nog aan de orde?

De voorzitter:

Ik hoor fluisteren dat die nog worden beantwoord.

De heer Monasch (PvdA):

De problematiek in Zeeland betreft volgens mij niet zozeer de vraag of er een capaciteitsprobleem is, als wel de vraag of we een spoorlijn van een paar kilometer moeten aanleggen om aangetakt te raken, zodat nieuwe markten worden geopend. Dat is wat anders dan een capaciteitsprobleem. Een paar kilometer erbij en je bent aangetakt. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou het liefst overal zo veel mogelijk ontsluitingen willen en redundantie in het wegennet, spoorwegennet en het vaarwegennetwerk. Daar hoeven we dus niet de degenen over te kruisen. Veel van de investeringen die we kunnen doen om grensgebieden met elkaar te verbinden zijn ontzettend interessant. Het gaat vooral om de vraag hoeveel in te zetten middelen je hebt. Ik weet van mijn collega dat er op het spoorbudget ook niet veel over is. Er liggen veel wensen om te investeren in het spoor die nu al niet gehonoreerd kunnen worden. Dat is waarschijnlijk waarom dit ook geen prioriteit is van de Staatssecretaris. Echter, mochten de groeiprognoses hoger blijken te zijn en mocht dit een goede oplossing bieden voor de problematiek, dan willen we er opnieuw over praten. De deur is dus niet dichtgeslagen. Er zit echter nog geen planning of budget aan vast.

De heer Monasch (PvdA):

Ik wil er alleen maar voor pleiten om het niet als een capaciteitsprobleem te zien maar als een potentiële ontwikkeling. Er zijn nu allerlei ontwikkelingen gaande. Men wil het hele kanalenstelsel rond de Seine en de Schelde tot ontwikkeling brengen. De haven van Gent is aan het uitbreiden en moet al bijna het Nederlandse grondgebied in. De aantakking van de Zeeuwse havens daarop is een toekomstige ontwikkeling. Nogmaals, ik wil het niet als een capaciteitsprobleem zien, maar als een potentie voor de Zeeuwse havens om hierop aan te takken en daarmee door te groeien.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat begrijp ik heel goed. Vanuit kansen kijken is altijd interessant en belangrijk. We zullen niet ontkennen dat dit een kans is. Tegelijkertijd is ons budget zo beperkt, dat we het alleen kunnen stoppen in het voorkomen van problemen op de korte, de middellange en de lange termijn. Het zou mooi zijn als we nog wat over hadden voor andere wensen, maar dat zit er op dit moment gewoon niet in. Ik kom op de vragen over de autoriteit. Ik zie mezelf als coördinerend Minister. Onlangs heb ik overleg gehad met verschillende partijen uit de havens over acute problematiek. Ergens in het najaar heb ik weer mijn vaste reguliere overleg waarin alles aan de orde komt. De vraag is of een maritieme autoriteit die verantwoordelijk is voor beleid, uitvoering en handhavingstaken, ook voor Nederland een goed idee is. Ik zou zelf geen voorstander zijn van de vorming van zo'n autoriteit. In het verleden is juist expliciet gekozen voor de huidige scheiding tussen beleid, uitvoering en handhaving. Er zijn ook goede argumenten om beleid, uitvoering en handhaving te scheiden. Het is wel van belang om hiervoor één ministerie te hebben. Beleid, ILT en uitvoering zitten samen in één ministerie. Gescheiden circuits leiden niet tot samenwerking. Straks zullen we het nog hebben over het stempelen, maar bijvoorbeeld havenpartijen krijg ik snel aan tafel. Het beleid is vertegenwoordigd en we vragen meteen aan de ILT wat zij kan doen. Zo kunnen wij vrij snel schakelen zonder daarvoor een aparte autoriteit nodig te hebben. Dat is een grote organisatorische

aanpassing, het kan complex worden en wellicht biedt het niet de gewenste oplossing. Ik vind wel dat je over dit soort dingen altijd met elkaar in gesprek moet blijven. Er is een Deens model waarover ik contact kan opnemen met de Deense collega om na te gaan of dit voor de Maritieme Strategie mogelijk een oplossing biedt. Het is echter niet het eerste waar ik aan denk, gezien de scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht.

Er is gevraagd naar het verlagen van de NVWA-tarieven. Op 9 juni heeft er een overleg plaatsgevonden met de Staatssecretaris van EZ en de Minister van VWS. Dat overleg is niet afgerond en krijgt een vervolg voor het zomerreces. Dat biedt alle kans om op dit punt te coördineren in de fracties. Het lijkt me van belang dat het overleg wordt gevoerd waar het ook gevoerd moet worden. De NVWA heeft nog veel meer taken, dus je moet het vraagstuk in brede zin bekijken. De fracties moeten dan onderling overleggen waar ze prioriteit aan geven.

Verder is er gevraagd naar de samenwerking tussen de ILT en andere inspectiediensten. We staan aan het begin van het proces. Ook zonder streefcijfers is duidelijk dat er een prikkel tot samenwerking is. Zowel kabinet als markt is heel gemotiveerd om de samenwerking tussen de inspectiediensten te versterken en te verstevigen. Ik zei al iets over de snelheid waarmee havens kunnen worden aangelegd in het buitenland. Ik denk dat in de toekomst onze concurrentiepositie niet zozeer afhankelijk is van grootte maar van snelheid waarmee we de logistieke processen organiseren en de wijze waarop we dat doen; de slimheid. Dat vergt dat we op een heel andere manier naar de processen moeten kijken. De samenwerking tussen de inspecties is daarbij ongelofelijk belangrijk. Ik kom op aanpalende onderwerpen die ook van belang zijn, zoals het uitstempelen of het scheepsregister. Uitstempelen is inderdaad een probleem. Van meerdere kanten is dat probleem bij mij aangedragen. Ik ben op bezoek geweest op de Pioneering Spirit, maar ik heb ook gesproken met een aantal havenpartijen. Het is ongelofelijk belangrijk dat de grote onderhoudswerkzaamheden aan schepen in de Nederlandse havens kunnen plaatsvinden. Neem de Pioneering Spirit, waar u ook op bezoek bent geweest: 940 miljoen aan werkzaamheden voor de toelevende industrie in Nederland. Dat is bijna 1 miljard! Je kunt je dat bijna niet voorstellen, maar dat is gigantisch. Je wilt niet dat op basis van dit soort regels de werkzaamheden elders uitgevoerd gaan worden. Tegelijkertijd hebben we ook Schengenregels waaraan iedereen zich moet houden. Bovendien willen we dat er fatsoenlijk met mensen wordt omgegaan. Dat speelt ook. Algemeen uitgangspunt is dat op grond van de Schengengrenscore reisdocumenten van onderdanen van derde landen bij in- en uitreis van Nederland systematisch worden afgestempeld. Dat geldt ook voor de bemanningsleden van schepen. Wat zich nu voordoet, is of er al dan niet terecht niet meer wordt uitgestempeld. Ik ben hierover in overleg met mijn collega Dijkhoff. Die heeft gezegd dat hij in ieder geval bereid is om wat later tot controles over te gaan dan hij aanvankelijk van plan was. Er is inderdaad discussie ontstaan over de definitie van «zeevarende». Valt zo iemand onder de definitie van «zeevarende» of niet? Het feit dat zo'n schip daar wat langer ligt, leidt tot discussie. Er werd gehandhaafd als zou het niet gaan om zeevarenden, terwijl wij vonden dat het wel zeevarenden waren. We gaan nu na of de bemanningsleden kunnen vallen onder de definitie «zeevarende» en ze alsnog kunnen worden uitgestempeld. Ook gaan we na of we een soort code of conduct kunnen afspreken ten aanzien van de omgang met deze mensen. Het vervolg is immers SZW, dat er de Arbeidsinspectie op afstuurt. We kunnen dan aantonen dat deze mensen op goede gronden en op een goede wijze te werk zijn gesteld. Daar zijn we dus mee bezig. We hebben in ieder geval wat tijd gekocht en we hopen tot een oplossing te komen. Ook in dit geval zijn er verschillende ministeries bij betrokken. Ik neem de rol op me om dit te coördineren.

Ik kom op het scheepsregister. Wanneer is er concreet resultaat bereikt? Voor mij is een functionerend register ook heel belangrijk. We werken al aan een verbetering van de dienstverlening. Momenteel wordt er ook een extern onderzoek uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen en de resultaten van doorgevoerde verbeteringen. Ook wordt gekeken naar de organisatievorm van het register. Dat is complex, vandaar dat dit wat meer tijd heeft gekost. Na de zomer heb ik alle resultaten op een rij en kan ik een afgewogen besluit nemen over de toekomst van het scheepsregister. Dan moet het ook gewoon gebeuren, want dan hebben we er lang genoeg naar gekeken, om het zo te zeggen. Ik vind dit zelf ook van belang. Het moet het aantrekkelijkste register zijn dat er maar is, zodat iedereen zich graag bij ons meldt.

Ik heb nog de vraag over de brexit liggen en de binnenvaartvraag. Mevrouw Belhaj vroeg naar de gevolgen van de brexit. Eigenlijk is dat volledig afhankelijk van de wijze waarop we afscheid willen nemen. De Kamer heeft de afgelopen dagen kunnen zien dat daar verschillend over wordt gedacht. Het kabinet heeft gezegd: je moet daar de tijd voor nemen, je moet geen overhaaste beslissingen nemen met betrekking tot de ontvlechting; je kunt het beter goed met elkaar regelen en op sommige punten alternatieven verzinnen, waardoor je nog steeds een goede onderlinge relatie houdt, op welk vlak dan ook, of het nu gaat om infrastructuur, handel, onderwijs en noem maar op. Sommigen zag je boos de deur dichtgooien, zo van «als u niet meer wilt, moet u zo snel mogelijk wegwezen». Ik denk dat het 't verstandigst is om de tijd te nemen, rustig te blijven en de stabiliteit in Europa te behouden. Of de brexit gevolgen heeft voor de havens is dus afhankelijk van de wijze waarop we afscheid nemen. Het VK blijft een belangrijke handelspartner voor Nederland en zijn zeehavens en dat wil ik ook zo houden. We zullen kijken hoe we dat zo goed mogelijk kunnen organiseren.

Dan had ik nog de vraag over de binnenvaart liggen. De problemen met de afhandeling in de havens dateren voornamelijk van afgelopen jaar. Sindsdien hebben we overleg gevoerd met de sector, met het Havenbedrijf en de terminals. Op de Maasvlakte II hebben we geïnvesteerd in dedicated binnenvaartterminals. Met de verbreding van het Breddiep investeren we ook in de achterlandverbindingen voor de binnenvaart. Het probleem staat dus volledig op het netvlies en er zijn ook al oplossingen in beeld.

Volgens mij heb ik daarmee de vragen van de Kamerleden beantwoord. Eén of twee komen nog in tweede termijn terug.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga over naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De spreektijd is twee minuten. Het woord is aan de eerste spreker, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Het is goed als na de zomer, voor de begrotingsbehandeling, wordt teruggekomen op de uitvoering van de motie. Ik denk dan aan de Vpb-plicht en de havenverordening. Hoe gaan we daarmee om met flankerend beleid? De EU-havenverordening is vastgesteld. Daar komt nog een tweetrapsraket achteraan, zo hebben we begrepen: het vaststellen van de vrijstelling en de richtsnoeren staatssteun. Kunnen die nog voor verandering zorgen? Eerlijk gezegd kan ik me dat voorstellen.

Ik ben blij dat de Minister de bereikbaarheid van de havens opvat als een rijkstaak. Dat is ook een rijkstaak. In die zin is het goed dat er wordt gekeken naar de Nieuwe Waterweg.

Ik kom op de NVWA. Ik kaats de bal even terug naar de collega's. Hier zit een coördinerend Minister, maar dit is een punt van het Ministerie van EZ. Bij de NVWA moet echt wat gebeuren. In dit geval richt ik me tot mijn collega's. We moeten, ook in het AO en overige debatten, nagaan of we

de NVWA kunnen bewegen tot goedkoper functioneren. Hier verliezen we internationaal immers echt de concurrentieslag.

Wat de ILT betreft: het is goed dat er wordt samengewerkt. Ik hoorde de Minister zeggen dat je geen streefcijfers hoeft af te spreken, maar ik denk dat het goed is om daar toch naar te kijken. Ze kunnen wel gaan samenwerken, maar als dat geen winst oplevert, werkt het averechts. Je zou deze organisaties juist een target, een opdracht, moeten meegeven: jullie gaan samenwerken en dat moet winst opleveren in inspectiekosten. Dan heb je ook iets om naar te streven.

Ten aanzien van het uitstempelen ben ik blij met het uitstel tot 1 oktober. Dat is winst, maar ik ga er wel van uit dan men er uitkomt. Het is zo overduidelijk als wat dat de zeeschepen slechts tijdelijk in de haven liggen. Dat is iets anders dan zeeschepen die ...

De voorzitter:

Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

... om een andere reden aan de kant liggen.

Ik ben ook blij dat we na de zomer eindelijk kunnen beginnen met de verbeteringen in het scheepsregister.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik had de intentie om vandaag niet chagrijnig te worden, maar ik vrees dat het toch die kant op gaat. Dat komt door het volgende. Van links tot rechts is iedereen in de Kamer het erover eens dat Nederland de mainport haven moet koesteren, of je nu voor werkgelegenheid bent of voor «de markt rules the world». En niet alleen koesteren, maar zelfs ook actief helpen daar waar het kan, binnen de wet. Die mainport haven creëert 170.000 fte aan werkgelegenheid. Daar kan Minister Asscher nooit tegenop, welke plannen hij ook bedenkt. Zo'n mainport kan dat wel. De mainport haven creëert meer dan 6,4 miljard aan economische toegevoegde waarde voor Nederland. Rutte kan roepen wat hij wil met zijn Nederland BV, maar dat krijgt hij niet voor elkaar. De mainport haven krijgt dat wel voor elkaar. Zo'n belangrijke mainport vraagt slechts één simpel ding. Men is bereid de Vpb te betalen. Maar wees wel fair over de mate waarin Nederland de concurrentiepositie van zo'n mainport actief belemmert. Neem zo'n stukje treinverbinding van 100 miljoen. We kunnen dat makkelijk als overheid doen. Baggerkosten is een andere discussie. Het ligt voor open doel. De Minister wordt volledig gesteund door de Kamer om nu met een voorstel te komen, voor Prinsjesdag helderheid te verschaffen en het Havenbedrijf Rotterdam maar ook Amsterdam volstrekte helderheid te geven over de investeringen die men in het jaar 2017 kan doen. Mijn vraag aan de Minister is: waarom praat u daar zo omheen? Waarom geen boter bij de vis? Geen woorden maar daden, gaan met die banaan, actie in de fractie, niet lullen maar poetsen. Nederland moet de mainport in stand houden.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat was mijn chagrijn, maar misschien komt het nog goed als ik een antwoord krijg.

Mijn vraag over de scenario's in verband met de brexit is niet beantwoord.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik denk dat we allemaal hetzelfde urgentiegevoel hebben, daarom zitten we hier ook en daarom hebben de PvdA en de VVD ook het rondetafelge-

sprek georganiseerd. Hoe kun je die concurrentiepositie verstevigen? Volgens mij wordt er al geïnvesteerd, maar ja, liever nog meer. Die urgentie voelen wij dus. Maar dat kost ook geld en ik zou willen dat D66 dezelfde boter bij de vis levert.

De **voorzitter**:
En de vraag is?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Hoeveel geld zou dat moeten kosten? Hoeveel geld moet er worden vrijgemaakt? Ik hoor nog geen concrete voorstellen van D66. Hoe gaan we dat vervolgens betalen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dit is altijd zo'n doodoener. Toen ik zelf in de coalitie zat in Rotterdam, maakte ik daar geen gebruik van. Ik kan wel random dingen gaan roepen, maar volgens mij is dat een beetje raar. Volgens mij zit hier een coalitie die het volstrekt eens is over het belang en zit hier een Minister die ook vindt dat dit belangrijk is. De vraag is niet hoe D66 dit gaat oplossen, de vraag is met welke oplossing dit kabinet voor Prinsjesdag komt. Ik hoop dat D66 dat dan een fantastisch voorstel vindt. Dat is volgens mij de juiste volgorde. Als de rest het daar niet mee eens is, vind ik het fair om zelf met een initiatief te komen, maar dat is nu niet aan de orde. Nu is aan de orde dat de havenbedrijven helderheid vragen. Superbraaf zijn en zeggen «we gaan door met investeringen», terwijl de havenbedrijven gewoon nul op het rekest krijgen, maakt me chagrijnig. Ik heb dan liever dat we zeggen: we gaan niks doen, pech gehad; laat Hamburg en België maar lekker een voorsprong nemen. Dat is dan ook een antwoord. Dat gesukkel gedurende nog een halfjaar om in 2017 met schrik tot de conclusie komen dat de werkgelegenheid is afgenomen, zou ik heel onwenselijk vinden. Ik snap uw vraag, maar ik kan er nu geen antwoord op geven. Ik zie graag voorstellen van de Minister tegemoet. Als er iets geks tussen zit, dan hoort u dat van ons.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
We delen de urgentie, we hebben er ook een motie over ingediend. Er moet flankerend beleid komen. De Minister heeft gezegd: in september komen we met een brief. Ik snap het chagrijn niet en ik begrijp ook helemaal niet welk punt D66 hier wil maken. We delen de urgentie, maar er komt niks concreets uit. Ik snap er helemaal geen bal van.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat komt omdat ik voor mijn gevoel een heel heldere vraag heb gesteld aan de Minister. Er liggen ook twee heel heldere rapporten waaruit blijkt hoe je de concurrentiepositie kunt behouden zonder in staatssteunachtige toestanden terecht te komen. De Minister geeft niet duidelijk aan wat zij wil. Wil zij dat infrastructurele projecten nu wel of niet worden betaald door het Havenbedrijf? Of wil ze dat Hamburg wordt gestraft voor het leveren van een bijdrage aan infrastructurele projecten? Daar komt het chagrijn vandaan. Als ik de VVD zo hoor, moet ik er volledig van uitgaan dat het goed komt er dat er straks een heldere brief ligt waarin wordt ingegaan op de vraag of publieke taken uitgevoerd blijven worden of niet. Als dat niet het geval is, moet er pakweg 60 tot 100 miljoen worden gevonden om het probleem op te lossen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Nog even Voorne-Putten. Ik ben niet helemaal tevreden met de beantwoording door de Minister in dezen. Ze zegt dat ze het meeneemt in de reguliere overleggen. Dit speelt al een tijdje en inmiddels is het niet meer iets voor het reguliere overleg. Er moet met gezwinde spoed aan

worden gewerkt. De Minister zei dat ze in oktober weer overleg heeft. Ik denk dat dit geen recht doet aan de situatie. Ik zou graag een ontsluitingsplan voor Voorne-Putten zien. Tenzij de beantwoording in tweede termijn afwijkt van die in eerste termijn, wil ik de Minister graag sterken met een uitspraak van de Kamer door het verslag van dit algemeen overleg op de plenaire agenda te zetten. Dan kunnen we de Minister een steun in de rug geven om dit op te pakken.

Ten aanzien van de concurrentiepositie van de haven zegt de Minister dat ze er bovenop zit en dat ze dit punt ook kenbaar maakt bij de Europese Commissie. Dat vind ik heel goed. Mevrouw Belhaj heeft de brexit al ingebracht. Je ziet de onvrede over Europa groeien. De brexit is een duidelijke waarschuwing. De pijn zit veel dieper, of het nu de eurocrisis is, Griekenland of de onmacht ten opzichte van Turkije of de vluchtelingen-crisis, mensen hebben behoefte aan concrete voorbeelden van voordelen van Europa. Juist bij de mainport zie je dat Europa een concreet nadeel creëert. We moeten echt een stukje agressiviteit aan de dag leggen om dit ongedaan te maken. Ik zie graag dat de Minister hiertoe actie onderneemt. Ze zegt dat ze het doet, maar ik wil haar aanmoedigen om dit ook te blijven doen. We moeten niet alleen volgend, maar ook actief zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Dank aan de Minister voor haar beantwoording. Dadelijk komt ze nog met een aantal voorbeelden van de definitie en de vrijstelling in de port regulation. Ze heeft ook aangegeven dat er nog een richtsnoer komt. De vraag is wanneer en ook wanneer die in werking treedt. Inderdaad, geen woorden maar daden. Als we moeten wachten op een richtsnoer, zijn we ook zo weer drie jaar verder.

Het is goed dat de plannen voor compensatie van de Vpb rond Prinsjesdag komen. Het is nooit tijdig, maar volgens mij wel tijdig genoeg. Direct na het reces krijgen wij en dus ook de havens te horen wat de plannen zijn.

Ten aanzien van de Afsluitdijk kan de Minister zich misschien nog wel herinneren dat wij in een vorige periode een intensief debat hebben gehad over de vraag wat nationaal en wat regionaal van belang is. Ik snap die discussie niet. Volgens mij zijn we één land. Ik ben niet van de afdeling «we laten de boel eerst verpieteren en daarna voeren we krimpbeleid en een banenplanbeleid uit». Ik weet dat dit in mijn eigen partij populair is, maar zoals u weet ben ik niet over alle punten even enthousiast. Laten we gewoon slim kijken. Lenen kost helemaal niks op dit moment. 30 miljoen en je krijgt een hoop werkgelegenheid. Dan zijn we ook van het probleem af. Ik weet dat de regio ook moet bewegen. Ik kom uit die provincie. Daar moeten ze ook een stap extra zetten. 30 miljoen gaat natuurlijk nergens over als je ziet welke impact dat kan hebben. Laten we even door de ruiten gaan. Het is te bezopen voor woorden als we 30 miljoen niet kunnen opbrengen. Ik weet het, dit wordt elke week besproken, maar wat mij betreft blijft dat zo, totdat de beslissing wordt genomen. Het is een breder verhaal.

Goed dat er tijd wordt gekocht rond die zeevarenden. Nogmaals, die constructie mag niet worden gebruikt voor uitbuiting of om onder de Nederlandse wetgeving uit te komen, maar we moeten even goed nagaan wat er aan de hand is. We moeten proberen de werkgelegenheid hier te houden, ook vanwege de hele spin-off van die opdrachten.

Over de organisatie is de Minister duidelijk geweest. De Minister heeft gelijk, dit raakt ook de organisatie van de fracties. Die zijn georganiseerd op basis van de departementale indeling. Wij zullen ons uiterste best doen, maar ik denk dat de twee mainports van zo groot vitaal belang zijn, dat in een volgend kabinet er een geconcentreerdere organisatie is. Het mooie is dan dat de fracties zich daar automatisch naar zullen voegen.

De voorzitter:

Dank aan de Kamer voor de inbreng in tweede termijn. Voor de beantwoording geef ik het woord aan de Minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Laat ik beginnen met een vraag uit de eerste termijn. De heer Monasch stelde hem in tweede termijn weer en ook mevrouw De Boer vroeg ernaar. Gaat staatssteun nu verdwijnen of niet? Hoe kun je een en ander oplossen op basis van de Europese trajecten die nu lopen: de port regulation, de algemene groepsvrijstelling en de richtsnoeren? Bij de port regulation gaat het vooral om financiële transparantie. Vlaanderen is al transparant, maar dat geldt nog niet voor Duitsland. Hiermee realiseer je dat er transparantie komt. Op basis daarvan kun je de eerste conclusies over staatssteun trekken. Met de verordening wordt dit dus inzichtelijk. Dat geldt ook voor Le Havre. Daarmee is stap één gezet. Dan is er de algemene groepsvrijstelling. Die is nu in consultatie. De Commissie zal een tweede versie maken. Ik heb ervoor gepleit om de haveninfrastructuur te kwalificeren volgens de Nederlandse gewoonte. Een en ander is nog in consultatie, dus weten we niet of het ook zo uitpakt, maar dat zou betekenen dat hoofdvaarwegen publiek zijn en dat het baggeren van havenbekkens privaat is. De eerste consultatieronde is nu gesloten. De Europese Commissie moet nu met een aangepast voorstel komen. Dat volgt dit najaar in de tweede consultatieronde. Deze week zal ik samen met Knut Fleckenstein een brief sturen aan Bulc en Vestager om er de druk op te houden. Vervolgens zijn er de richtsnoeren staatssteun. Daar hebben wij steeds om gezocht, maar de Commissie heeft ervoor gekozen eerst de andere punten te behandelen. Het is een wens van Nederland. De Europese Commissie vindt het ingewikkeld en heeft behoefte aan meer juridische casus. Bij het tot stand komen van de richtsnoeren voor luchthavens heeft de Commissie eerst 200 luchthavens onderzocht. Ze is pas recentelijk begonnen met haar onderzoek naar zeehavens. De datum van het richtsnoer is onbekend. Ik zou ook willen dat het er morgen is. Dat is ook de reden dat ik er zo ongeveer elke dag dat ik daar ben om vraag. Als Nederlandse Minister kan ik niet toezeggen dat de Commissie dit gaat doen, maar ik kan wel toezeggen dat ik er ook in de toekomst elke dag naar zal vragen en om zal zeuren. We hebben zelf ook onderzoek gedaan om te helpen een en ander te onderbouwen. Toen de nieuwe Commissaris aantrad, heb ik ook gevraagd: mag ik even in uw la kijken, alstublieft, want daar ligt nog een onderzoekje in dat de vorige Commissaris erin heeft gestopt; ik zou het er graag weer even uit willen halen om het onder uw aandacht te brengen. Ik ben er dus eigenlijk constant mee bezig. Ik kom op het percentage inspecties en de streefcijfers. Mevrouw De Boer vroeg naar streefcijfers. De boodschap, de prikkel, is echt duidelijk voor de inspectiediensten. Het is lastig om nu al streefcijfers te noemen als je nog aan het nagaan bent hoe je het kunt verbeteren. Geef de inspectiediensten nog even de tijd om de samenwerking te versterken. Ik zal dit ook bij de ILT benadrukken en vragen om te verwachten potentiële winsten ook zo te benoemen. We moeten wel beseffen dat we hebben afgesproken dat we kostendekkende tarieven willen. Als over sectoren wordt gezegd «ze hebben het al zo moeilijk, kunnen we niet wat aan de tarieven doen?», moeten we ons er wel van bewust zijn dat er ook kosten worden gemaakt om vergunningen te verlenen of toezicht te houden. Dat willen we ook, dus dan moeten we – ik spreek ons gezamenlijk aan – nagaan wat we dan niet meer gehandhaafd, vergund et cetera willen hebben.

Mevrouw De Boer (VVD):

Kostendekkend is prima, maar er is nu geen enkele prikkel om goedkoper te werken. Dat is een beetje het probleem. Het is zelfrijzend bakmeel. Als je alle kosten gaat doorberekenen, maakt het ook niet uit hoeveel kosten je maakt. Bedrijven hebben te maken met inspectiekosten die bijvoorbeeld

ten opzichte van België 70% hoger zijn. Volgens mij moeten we hoe dan ook ergens een prikkel inbouwen, misschien door middel van streefcijfers. Het is prima dat de ILT even de tijd neemt om na te gaan waar winst valt te behalen, maar er mag best nog een schepje bovenop, zodat men echt wordt geprikkeld om goedkoper te werken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die prikkel is er wel degelijk. Ik kan u zeggen dat veel van de inspecties nu niet kostendekkend werken. Als ze kostendekkend zouden moeten werken, zouden ze een veel hoger tarief in rekening moeten brengen. Vanwege de wens van de Kamer om dat niet te doen, moeten ze ervoor zorgen dat hun activiteiten vele malen goedkoper worden om te kunnen blijven vragen wat ze nu vragen en het liefst nog minder, omdat we dat ook allemaal willen. Er is dus zeker een prikkel om datgene wat ze doen steeds efficiënter en voor minder geld te realiseren.

Ik kom op het uitstempelen van de bemanningsleden. De Kamer is blij dat er tot 1 oktober tijd is om samen met de sector tot een zorgvuldige en efficiënte wijze van uitvoering van de controles te komen. Op dit moment loopt er een juridische procedure. De Kamer heeft daarover vragen gesteld. Veel dieper wil ik er nu niet op ingaan, maar we hebben in ieder geval even de tijd om met elkaar na te gaan hoe we dit op een goede manier kunnen oplossen.

Mevrouw Belhaj vroeg om actie met betrekking tot de mainport. Waarom lever ik niet nu al boter bij de vis? Ik heb al toegezegd dat het kabinet in september met een brief komt. Daarin staat wat we gaan doen en wat we niet gaan doen. Misschien had mevrouw Belhaj nu al willen horen «we pakken die vaarwegen op en we doen die en die investeringen», maar dat zeg ik niet. Ik heb in de tussentijd wel laten zien dat we al flink investeren, überhaupt in dit gebied. Ik denk dat we in Rotterdam en omgeving het meest investeren de komende tijd. Vooral van belang is de vraag hoezeer de Vpb-problematiek zich voordoet en hoe groot de bereidheid is om dan wat te doen. Ik ben bereid, zoals ik ook al tegen het Havenbedrijf heb gezegd, om infrastructurele investeringen te doen, dus ook steun op dat vlak te verlenen, mits het probleem zich ook voordoet. Als er nog geen Vpb wordt afgedragen, ga ik niet allerlei projecten betalen als dat niet strikt noodzakelijk is. Ik ben wel bereid om dat als middel in de toekomst in te zetten. Dat zal ook in de brief komen te staan. Je moet dan vooruitkijken: wat betekent dat voor de toekomst, kijkend naar het vaarwegenbudget? Op dit moment is dat redelijk overtekend. De bereidheid is er dus zeker, maar dat betekent niet dat ik bereid ben om alles te pakken. We zullen dat steeds in de Kamer bediscussiëren tijdens een MIRT-overleg, wanneer we de vraagstukken in Nederland in hun totaliteit behandelen, inclusief de mainports die hierin altijd een belangrijke rol spelen.

De heer Monasch (PvdA):

In hoeverre zitten de begrotingsregels in de weg? Belastingen zijn inkomsten en vallen onder een ander regime dan uitgaven. De regels sluiten niet een-op-een op elkaar aan. Hoe gaat het kabinet daarmee om?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zijn ook twee volstrekt los van elkaar staande stromen. Als ik die uitspraak doe, doe ik dat ten koste van mijn eigen budget. Ik kan niet zeggen: dan moet de Minister van Financiën maar de Vpb-opbrengsten inleveren. Of: dan moet hij de dividenden maar verlagen. Dat zijn echt andere beslissingen. Het kabinet moet naar het geheel kijken. Je moet dingen niet aan elkaar gaan verbinden. Dan moeten we nagaan of er meer geld naar het Infracfonds moet. Hoe we dat dan gaan regelen? Dat kan op verschillende manieren.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het zou een beetje raar zijn om op andere projecten te moeten bezuinigen om de Rotterdamse haven te compenseren, terwijl het Rijk aan de andere kant – u vormt samen één kabinet – Vpb binnenkrijgt. Ik kan me voorstellen dat men over deze specifieke problematiek zegt: luister, er komen meer inkomsten binnen – waar ze vandaan komen is om het even, maar het is zeker dát ze binnenkomen – en dat deel alloceren we voor het budget van I en M. Dan kunt u het weer doorsluizen.

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

Ik snap heel goed dat die redenering wordt gevolgd, maar nogmaals, ik houd me strikt aan de spelregels. Er is gewoon een scheiding tussen inkomsten en uitgaven. De voorzitter weet dat als lid van de commissie van Financiën als geen ander. Op die manier werkt het niet. Als het kabinet besluit om ergens een bijdrage aan te leveren of flankerend beleid te voeren, dan kan dat op verschillende manieren. Ik zal in de brief ook aangeven wat de mogelijke manieren zijn en wat de mogelijkheden zijn voor het geval zich problemen voordoen. Ik ga hier niet zeggen: dat doe ik daaruit. Het kabinet mag en kan zelf beslissen over vergroting van het Infracfonds of het verlenen van voorrang aan bepaalde projecten.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

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

Mevrouw Belhaj vroeg naar de brexit en de scenario's. Ik zei al dat wat we gaan doen, afhangt van de manier waarop de afscheiding vorm zal krijgen. We hebben niet bij voorbaat scenario's voor de havens gemaakt, aangezien de mogelijkheden talloos zijn. We gaan dit zeker met de havens bespreken. Vanmiddag heb ik overleg in mijn staf om de brexit in brede zin, dus ook voor andere infrastructurele vraagstukken, te bespreken: wat moeten we uitzoeken, wat moeten we doen, waarop moeten we voorbereid zijn? In het kabinet hebben we afgelopen vrijdag gesproken over de gevolgen voor de gehele economie. Het CPB heeft aangegeven vooral problemen te zien in de voedselindustrie, de petrochemische industrie – dan kom je bij de havens – en nog twee andere terreinen die ik niet meer uit mijn hoofd weet. Deze twee heb ik onthouden omdat die van invloed zijn op transport en infra. U weet nu wat mijn inzet is. Mocht er meer duidelijkheid komen over de wijze van afscheid, dan kan ik ook iets zeggen over de bijbehorende scenario's.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Wil de Minister ons hierover informeren door middel van een brief?

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

Zodra helder is wat de consequenties zijn van de brexit voor onze infrastructuur en transport en voor welke vorm van ontvlechting zal worden gekozen, zal ik de Kamer daarover zeker informeren. Ik weet alleen niet wanneer dat zal zijn. Dat is best complex. Ik denk dat we dit punt even kunnen laten terugkomen bij de begroting. Dan weten we ook of we al meer zicht hebben.

Kan ik niet wat meer duidelijkheid geven over Voorne-Putten? Het antwoord komt een beetje overeen met dat op de vraag over de Vpb. Ik heb toegezegd uit te zoeken hoe het zit met de afstemming. Het garanderen van de bereikbaarheid van Voorne-Putten is in een bestuurlijke overeenkomst vastgelegd. Niet alle bruggen gaan op hetzelfde moment open. We werken aan de eerste oplossingen. Zo mag tijdens een brugopening van de Spijkenisserbrug de Hartelbrug niet worden geopend. Op die manier is er altijd een oeververbinding beschikbaar.

Verder hebben we afgesproken om dit punt terug te laten komen in het bestuurlijke overleg.
Het CDA vroeg mij verder om actief te blijven in Europa. Dat zal ik doen. Na zo'n voorzitterschap zijn je contacten ook veel beter.
De PvdA heeft weer de discussie met mij willen voeren over het nationale belang van de Kornwerderzandsluis. Ze blijft dat iedere week doen, zegt ze. Zoals ik de Commissie blij lastigvallen, wil de heer Monasch mij lastig blijven vallen. De heer Monasch zegt: het is maar 30 miljoen en lenen kost niets. Het vaarwegenbudget is gewoon helemaal overtekend. Er liggen veel wensen. Als je dit doet, moet je iets anders schrappen. Je kunt niet lenen, uiteindelijk moet er altijd een bedrag tegenover staan. Je kunt zeggen: dat komt wel na 2028, want voor die periode is nog niets ingevuld. Die discussie zullen we bij het volgende MIRT-overleg voeren, wanneer de budgetten vrijkomen. Maar voor nu is die mogelijkheid er niet. Als ik 30 miljoen in Kornwerderzand stop, stop ik het niet in een andere sluis of vaarweg. Alles heeft zo zijn consequenties. Volgens mij heb ik daarmee alle vragen gehad.

De voorzitter:

Dank u wel. Hiermee zijn we gekomen aan het einde van dit algemeen overleg. Ik memoreer dat de Minister de Kamer per brief zal informeren over de gevolgen van de brexit voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zodra hierover meer duidelijkheid is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb gevraagd om een VAO.

De voorzitter:

U liet dat in het midden, dus ...

De heer **Van Helvert** (CDA):
Oké. Nee, ik vraag om dat op de agenda te zetten.

De voorzitter:

Wilt u dat nog voor het zomerreces? Waarschijnlijk bent u dan volgende week donderdag om half vijf 's nachts aan de beurt.

De heer **Van Helvert** (CDA):

In de procedurevergadering hadden we het er ook al over. De Minister moet toch nog langskomen voor VAO's over het spitsmijdenproject, wegverkeer en verkeersveiligheid. Ik begrijp dat er maar één spreker is voor dit VAO, dus dat zal wel meevallen.

De voorzitter:

U wilt het VAO dus voor de zomer ingepland hebben?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ja, want mijn punt is nu juist dat ik niet tot oktober wil wachten.

De voorzitter:

Dan zal ik namens de commissie een VAO aanvragen, met als eerste spreker het lid Van Helvert. Hiermee is er een einde gekomen aan deze vergadering. Ik dank de Minister voor haar komst naar de Kamer.

Sluiting 13.23 uur.