

Vergaderjaar 2017–2018

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 191

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 mei 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2018 inzake Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 129);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 januari 2018 ter aanbieding van het afschrift van de reactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake «Mastbreuk Harlingen» (Kamerstuk 31 409, nr. 183);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 februari 2018 ter aanbieding van het werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018–2021 (Kamerstuk 31 409, nr. 184);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 mei 2018 over diverse toezeggingen met het oog op het algemeen overleg Maritiem van 17 mei 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 186);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 mei 2018 ter aanbieding van de Vierde voortgangsrapportage Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee (Kamerstuk 29 684, nr. 161);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 mei 2018 ter aanbieding van het onderzoeksrapport «Stuw-aanvaring door benzeentanker bij Grave» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (Kamerstuk 29 668, nr. 45).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Van Tongeren,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 9.59 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over maritiem. We hebben tot 12.00 uur. Daarna is deze ruimte besproken voor een rondetafelgesprek over Groningen, dus we kunnen niet uitlopen vandaag, zeg ik tegen de geachte collega's.

Natuurlijk ook van harte welkom aan de Minister en haar mensen. Ik wil graag gauw beginnen met de heer Van Aalst van de PVV-fractie. Iedereen heeft drie minuten en vooralsnog één interruptie, en misschien ben ik coulant voor twee.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We gaan slordig om met onze binnenvaartvloot, terwijl we er juist zuinig op horen te zijn. Daar zit mogelijk een alternatief voor transport over de weg, vooral nu de Minister daar wat minder budget voor heeft. Toch hebben de binnenvaartschippers steeds vaker te kampen met die oneigenlijke eisen.

Neem bijvoorbeeld de geluidsnormen en de bouweisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Voor een schipper zonder personeel leveren deze eisen arbotechnisch helemaal niets op en toch moet hij op zijn decibels letten. Lukt het niet, dan moet het schip grofweg gezegd maar naar de sloop. Die geluidsnormen zijn zo absurd bedacht, dat zelfs de allernieuwste motoren hier niet aan voldoen. Enkel door vrijstellingen kunnen er überhaupt nog nieuwe schepen worden ingezet. Dat zagen we ook gebeuren bij de drijvende werktuigen die door Europese regelgeving massaal afgekeurd dreigden te worden. Gelukkig heeft het ministerie daar wel een algehele vrijstelling voor afgegeven. Toch is er in Nederland geen vrijstelling voor de oudere binnenvaartschepen, terwijl Duitsland dit bijvoorbeeld wel doet. Is de Minister het met de PVV eens dat goed onderhoud ook een vorm van duurzaamheid is? En zo ja, kan zij aangeven waarom het verlengen van de levensduur van een schip momenteel genadeloos wordt afgestraft? Je zou toch wat meer sympathie verwachten voor zuinige ondernemers.

Daarnaast vraag ik de Minister of zij het ook onwenselijk vindt dat onze binnenvaartvloot krimpt ten gevolge van overmatig strenge geluidsnormen. En zo ja, is zij bereid om deze te versoepelen of om de CCR daarop aan te spreken? Bovendien ben ik benieuwd of zij bereid is om breder te toetsen of alle kwaliteitsnormen voor de binnenvaartschepen nuttig en noodzakelijk zijn en niet onnodig tot opheffing of faillissementen leiden. En zo nee, hoe ziet zij dan de modal shift voor zich zonder een florerende binnenvaartsector?

Voorzitter. Ik wil het hebben over onze prachtige Rotterdamse haven. Gelukkig heeft de groene gekte daar nog geen voet aan wal gekregen, maar de geluiden zijn verontrustend. Het Havenbedrijf Rotterdam laat weten klimaatverandering te willen tegengaan en er tegelijkertijd voor te willen zorgen dat het havengebied een grote bijdrage blijft leveren aan de Nederlandse welvaart en werkgelegenheid. Dat gaat niet samen. Als je stopt met kolen en olie, dan kun je de helft van het haventerrein morgen wel sluiten. De concurrerende havens in het buitenland zullen zonder

aarzelen in dat gat springen. Zie dan maar weer eens aan de internationale top te komen.

Voorzitter. Ik had nog een heel verhaal willen houden over de absurde vergroening en die groene gekte, maar gezien de tijd wil ik nog even aandacht vragen voor Flevoland; ik zal vast niet de enige zijn, heb ik al begrepen. Daar schijnen wat problemen te zijn voor het nieuwe project van de maritieme servicehaven in Flevoland. Kan de Minister vandaag, mede naar aanleiding van vragen van de VVD-collega, wat meer duidelijkheid voor ons scheppen over waar het nu misgaat? Er ligt een fantastisch plan voor. Dat kan na jaren van overleg met de provincie Flevoland nu niet ineens gaan vastlopen en de ontwikkeling daar beperken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook heel hartelijk dank. Ik ga naar de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. D66 kent op dit moment drie prioriteiten in de maritieme sector: schone schepen, vervoer over de weg verplaatsen naar het water en onnodige belemmeringen wegnemen. Op deze punten heb ik dan ook een aantal vragen en opmerkingen. Aan de basis van een duurzame zeevaart liggen internationale klimaatafspraken. Die belangrijke basis is gelegd. Wat D66 betreft zijn die IMO-klimaatkoördinatieafspraken een goed begin. Maar net als de Rotterdamse haven vinden wij ambitieuzere doelstellingen in Nederland erg belangrijk, om koploper te blijven én de Parijse doelen te halen. Is dit ook de inzet bij de green deal scheepvaart? Graag een reactie van de Minister. Daarnaast is D66 benieuwd of de scheepvaart met haar green deal een beroep kan doen op de klimaatvelop. Ook voor de binnenvaart wordt gewerkt aan een green deal. Kan de Minister ons vertellen hoe het daarmee gaat en hoe er vervolg wordt gegeven aan de motie van D66 en andere over verduurzaming van de binnenvaart door meten aan de pijp, certificering en een groenfonds?

Voorzitter. Er zijn een aantal initiatieven die in Nederland direct zoden aan de dijk zetten voor schone lucht. Kan de Minister de Europese Commissie bijvoorbeeld verzoeken tot een vrijstelling van de energiebelasting op walstroom voor zeeschepen? Kan de Minister zorgen voor een bunkerlicentiesysteem in Nederland?

Voorzitter. De snelwegen in Nederland stromen vol, terwijl op de waterwegen nog plaats genoeg is om goederen duurzaam te vervoeren. Maar dan moet de binnenvaart wel een duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar alternatief voor de weg zijn. Nu krijgen wij veel signalen dat schippers onnodig lange wachttijden ervaren bij sluisen. Wat kunnen we hieraan doen? Graag een reactie van de Minister hierop.

Een andere belemmering vormen de CCR 2-regels. Mijn collega van de PVV had het er net al over. Ik durf het bijna niet te zeggen, maar ik deel de analyse dat daar heel erg wordt ingehakt op de binnenvaarvlood. Althans, daar lijkt het op. Dat vinden wij zorgwekkend. Daarom eigenlijk een beetje een noodkreet van ons: kunnen we hier in CCR-verband nog één keer aan de bel trekken? Hoe voorkomen we een volgende keer een dergelijke impact op de sector? Want er wordt beleid uitgestrooid over een sector die een enorme impact heeft en waarmee we onze grotere doelen, zoals meer vervoer over het water, in de voet schieten. Wij willen deze verladers en schippers in elk geval een helpende hand bieden. Zouden we bijvoorbeeld in samenwerking met een kennisinstituut als MARIN betaalbare en slimme manieren kunnen vinden om de binnenvaarvlood te innoveren en te verduurzamen, zowel de nieuwe als de bestaande schepen? Graag een reactie van de Minister.

De **voorzitter**:

Er is een vraag voor u. U komt bijna aan het eind van uw betoog? U heeft nog...

De heer **Sienot** (D66):

Twintig seconden.

De **voorzitter**:

Zoiets. En dan heeft u ook nog een vraag van mevrouw Van Tongeren. Anders maakt u eerst uw betoog af en komt dan de vraag van mevrouw Van Tongeren.

De heer **Sienot** (D66):

Tot slot heb ik een vraag over het Maritime Single Window. Dat kan beter en scheelt veel administratieve rompslomp. Als het systeem beter is, zou het geweldig zijn als we ook de binnenvaartschippers voor de kleinere havens daarvan zouden kunnen laten profiteren. Kortom: wij willen werken aan schone schepen op drukbevaren waterwegen, allemaal onderweg naar Parijs.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Mevrouw Van Tongeren, aan u is het woord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn vraag aan D66 sluit aan op de laatste zin. De zeehavens in Nederland zijn behoorlijk afhankelijk van fossiele overslag. Zou D66 GroenLinks steunen bij de vraag aan de Minister om een visie, een stip op de horizon? Waar zouden die havens over 20, 30 jaar moeten zijn? Als we het akkoord van Parijs willen uitvoeren, hoe krijg je dan schone, nieuwe bedrijvigheid? Hoe kom je nu eigenlijk met de Nederlandse zeehavens, in overleg met de sector, een niveautje hoger dan wij vaak debatteren?

De heer **Sienot** (D66):

Dat is een interessante suggestie van GroenLinks. Het is altijd lastig om volmondig ja te antwoorden op een verzoek als je het verzoek nog niet hebt gezien. Dus of ik dat verzoek kan steunen, is een beetje lastig. We zien nu al, bijvoorbeeld in het rapport van het werkprogramma, dat juist de duurzame oplossingen, bijvoorbeeld wind op zee, voor heel veel extra werk zorgen. Daar zit echter een prijsdrukkend effect in, doordat veel schepen die steeds minder verdienen in de oliesector – zeg ik tegen mijn collega van de PVV – de prijs drukken in de windindustrie. Het is zeer zinnig om na te denken over hoe je inspeelt op een energiemarkt in transitie, als dat je belangrijkste inkomstenbron is. Het zou bijvoorbeeld een plek kunnen krijgen in de green deal scheepvaart, zeevaart, maar wellicht heeft de Minister daar een beter idee over.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Van Tongeren. Meneer Sienot, wilt u misschien uw microfoon uitdoen, want dan zijn alle camera's gericht op mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Alle één camera's hier in deze zaal, dus dat is in elk geval heel mooi; ik geloof dat ik ondersteuning van mijn VVD-collega krijg! Waar dat precies zijn plek moet hebben, dat laat ik geheel aan de Minister, maar ik denk inderdaad met D66 dat het essentieel is om te kijken hoe we onze zeehavens en de werkgelegenheid daar concurrerend houden. Faciliteer je die toch stevige overgang van fossiel naar andere bedrijvigheid? Ik heb daar nog geen overalplannen voor gezien, wel allemaal

deelingen. De haven van Rotterdam wil aan de slag met 3D-printen en dergelijke.

De voorzitter:
En uw vraag is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De vraag is of D66 en GroenLinks de Minister in die geest samen kunnen oproepen.

De heer **Sienot** (D66):
Dat verzoek zie ik met belangstelling tegemoet.

De voorzitter:
Ik dank u hartelijk voor uw inbreng. Er zijn op dit moment verder geen interrupties. We gaan door met de heer Dijkstra van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter. Allereerst de aanvaring met de stuw bij Grave, waar de OVV een rapport over heeft geschreven. Wie is aansprakelijk? Wat was eigenlijk de schade? Hoeveel was dat? De OVV is best wel kritisch. Er zijn fouten gemaakt. Althans, er is niet op tijd opgeschaald. Er zijn kritische aanbevelingen. Wat gaan we daarmee doen? Wanneer gaan we dat bespreken? Is het handig om Rijkswaterstaat meer tools in handen te geven? Sommigen vragen zich af of ze wel capabel waren om daar goed op te treden. Het tweede punt zijn de eisen voor de kleine binnenvaart. De collega's refereerden daaraan. Daar sluit ik me bij aan. De VVD wil die vloot behouden, ook die vloot onder de 86 meter en 1.500 ton. Het kan niet zo zijn dat die vloot op een gegeven moment door die eisen ter ziele gaat. Die vloot hebben we juist nodig voor al die kanalen, om verkeer van de weg af te halen. Ik pleit voor vrijstelling daarvoor. Er hebben zich al eerder partijen voor ingezet, zoals de PVV, SP, VVD. Desnoods moeten we ongehoorzaam daarin zijn. We hebben daar een belang bij. Het derde punt is Urk. Ik vraag mij af wat daar misgaat. We hebben daar vragen over gesteld.

De voorzitter:
Vanwege de beroemde eenminuutbel stoppen we heel even met deze vergadering, zodat er recht wordt gedaan aan al uw opmerkingen. Daarna gaan we weer verder met de vragen.

De heer **Sienot** (D66):
Ja, er ging bij mij in één keer een belletje af, mevrouw de voorzitter. Ik hoor de VVD zeggen dat wij ons desnoods maar aan die regels moeten onttrekken, omdat we het nodig hebben. Dat is heel interessant van een partij die ik altijd juist pal hoor staan voor handhaving. Allerlei regels moeten streng worden gehandhaafd, maar met deze kunnen we kennelijk de hand lichten. Dat is een interessante waarneming. Deelt de VVD met D66 de mening dat we er vooral voor moeten zorgen dat die ondernemers betere omzetten kunnen draaien door de vaarwegen een aantrekkelijke route te maken voor verladers om voor te kiezen? Dat we vooral daar de oplossingen moeten zoeken, in plaats van een soort uitstel van regels die uiteindelijk dan toch als een zwaard van Damocles boven de schepen blijven hangen? Volgens ons zit de oplossing vooral in het kunnen genereren van betere verdiensten door een competitiever aanbod.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Daar ben ik het mee eens. Dat laatste is prachtig: als je kunt verdienen, kun je ook verduurzamen. Dat is wel een voorwaarde. Maar er zijn regels die zo streng zijn dat je je business niet kunt doen. Je wordt wel met

kosten geconfronteerd, maar kunt niet meer gaan verdienen. Die regels zijn soms doorgeslagen. In andere AO's heb ik gehoord over € 1.600 boete als je geen zwemvest hebt en allerlei geluidsregels voor de cabine, terwijl die schepen al sinds jaar en dag zo varen. Voor nieuwe schepen ben ik het met u eens, maar bestaande schepen willen we niet verloren laten gaan. Ik pleit voor ontheffing of wat dan ook. Het zou zonde zijn als we dat soort schepen binnen nu en vijf jaar door de shredder halen en er later achter komen dat het erg jammer is dat we al die kanalen hebben geüpgraded, maar dat er niemand meer is om erover te varen. Ik wil die schepen gebruiken, omdat ze heel veel containers en heel veel vervoer van de weg afhalen, en ik wil de binnenvaart een warm hart toedragen. Investing en infra, maar absoluut ook iets doen aan de regelgeving waar dat kan, om ze het hoofd boven water te laten houden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, en ook dank voor deze vraag.

Dan kom ik bij Urk. Iedereen is vanmorgen belobbyd, begrijp ik. Wat is daar nou misgegaan? We hebben daar vragen over gesteld. Ik begrijp van een CDA-gedeputeerde daar dat hij daar al jaren mee bezig is. Ik lees uit de antwoorden die wij gisteren hebben gekregen – dank u wel daarvoor – dat er vanuit het ministerie een heel positieve grondhouding is om dat mogelijk te maken. Hoe kan het dat dat niet in evenwicht is met het geluid vanuit de provincie? Wilt u zo snel mogelijk aan tafel gaan en ons voor de zomer laten weten hoe we dat voor elkaar krijgen – niet «wij», want het is natuurlijk een ontwikkeling van ondernemers zelf – zodat ze kunnen beginnen? We zien die noodzaak voor de maritieme servicehaven absoluut, zeker als we de binnenvaart ruimte willen geven. Dus een toezegging daarop: zo snel mogelijk aan tafel en voor de zomer antwoorden.

Tot slot de cruiseschepen. Ik ben zelden boos, maar nu wel. Ik ben boos en teleurgesteld. In december speelde het al: cruiseschepen die Nederlandse dokken mijden. Er is een recent artikel in Trouw en een artikel van meneer Damen in het blad van VNO-NCW. We zijn echt niet goed bezig. We hebben om 10.03 uur de antwoorden gekregen van meneer Koolmees. Hier komen we echt nog over te spreken, voorzitter. Ik wil het liefste dat de boete van tafel gaat. Ik vind het signaal echt vreselijk. We zijn hier roomser dan de paus. We moeten voor het reces een oplossing hebben. We moeten aan tafel, want het kan niet zo zijn dat we honderden miljoenen mislopen en daardoor ook banen. We zijn blijkbaar heel principieel bij Sociale Zaken en Werkgelegenheid, heel principieel, maar ondertussen varen ze naar Hamburg en laten ze het daar doen. Ik ben echt gefrustreerd daarover. Ten eerste omdat de antwoorden zo laat zijn gekomen. Ik heb daar sinds 28 februari op gewacht. Ik begrijp dat het ingewikkeld is, maar ik ben ook gefrustreerd omdat dit gewoon slecht is. Moreel ben je misschien superieur bezig, maar ondertussen word je gepiepeld en lopen we die business mis. Sorry, voorzitter, er komt een afronding. We moeten beseffen dat we onze welvaart te danken hebben aan banen, aan innovatie, aan groei. En we hebben dat allemaal in huis. Maar als we daarmee zo omgaan en dit soort dingen doen, op een mondiaal of Europees speelveld, dan gaat het echt niet goed. Dus dit krijgt een staartje. Kan de boete van tafel?

De voorzitter:

Ik ga u echt vragen om af te ronden, want u bent ruim over de tijd.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wilt u voor het reces tot een oplossing komen en ons daarover informeren? Dat vraag ik aan deze Minister, die daar volgens mij wel welwillend in is. Het kabinet moet dit gewoon voor elkaar gaan krijgen.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw hartenkreet, meneer Dijkstra. Ik ga door met mevrouw Van Tongeren van GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag van de Minister weten of zij bereid is om te kijken hoe je alle Nederlandse zeehavens op termijn schoon, concurrerend en vol met werkgelegenheid krijgt, terwijl je weet dat die energietransitie bezig is en onze zeehavens qua inkomen op dit moment heel erg steunen op olie, gas en kolen.

Wat betreft de green deal wil ik graag aansluiten bij D66, met een extra vraag: is de Minister bereid om wat budget vrij te maken voor groene innovatie voor de binnenvaart, zodat er misschien iets meer mogelijk is? Dan over de Maasvlakte 2. Er zijn destijds afspraken gemaakt voor natuurcompensatie. Die zijn nog steeds niet rond. Zo is bijvoorbeeld de compensatie voor het Buitenland van Rhooen nog steeds 100 hectare te klein en andere afspraken komen niet van de grond. Zou ik van de Minister, desnoods in een brief, kunnen horen: dit waren de oorspronkelijke afspraken, zover zijn we met de uitvoering en op deze wijze ga ik de laatste punten afmaken?

Dan containers over de weg. Zoals mijn buurman en anderen ook zeiden: liever voor de binnenvaart. Hoe kan het dat dit niet lukt? We krijgen als antwoord dat de marktpartijen het probleem hebben laten ontstaan. Maar ja, die vrachtwagens rijden wel op onze rijkswegen, waardoor er weer plannen zijn om die verder uit te breiden. Kunnen er prestatieafspraken komen, bijvoorbeeld met het havenbedrijf, de verladers en de reders, zodat de binnenvaart de ruimte heeft om aan de slag te gaan?

Een deel van die nieuwe natuur die als compensatie aangelegd is, de voordelta bij de Maasvlakte, is een kraamkamer voor de natuurcompensatie en vissen. Wij krijgen signalen dat daar veel illegaal gevestigd wordt. Kan de Minister kijken hoe het zit met controle en handhaving, en dat bijvoorbeeld met haar collega Schouten onderzoeken? Het is een Natura 2000-gebied, dus dat zou strak gehandhaafd moeten worden.

Ik sluit mij aan bij de vragen van D66 over een bunkerlicentiesysteem. Dat lijkt mij fantastisch. We hebben de Voortgangsrapportage Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee gehad. Daar staat in dat het op zich goed gaat maar dat er financiële knelpunten zijn. Hoe kijkt de Minister naar deze financiële knelpunten voor onze mooie Waddenzee?

En dan het laatste. We hebben een breed aangenomen motie om te kijken hoe je de binnenvaart veiliger kunt krijgen met het oog op technologische afleiding zoals tv's, telefoons en mobilofoons, die wellicht niet bijdragen aan de veiligheid. De Minister zou gaan overleggen met de sector. Het is samengevat als «niet appen aan het roer», maar de intentie daarvan is breder. Heeft de Minister inmiddels overleg gehad of is zij voornemens dat op korte termijn te doen?

Dat is mijn inbreng.

De voorzitter:

Geweldig. Dank u wel. Mooi binnen de tijd. Ik ga naar de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met de binnenvaart. Dat zal de Minister niet verbazen. De Minister heeft gezegd erg veel belang te hechten aan deze vorm van transport, maar op dit moment is er een koude sanering gaande in deze sector. De eisen die door de Centrale Commissie voor de

Rijnvaart aan schepen worden gesteld, zijn voor de kleinere typen niet haalbaar en niet reëel. Daarom verdwijnen nu, onder het mom van vergroening, in rap tempo de schepen tot 1.500 ton, de kleine binnenvaartschepen die tot in de haarvaten van het waterwegstelsel kunnen komen. Dat terwijl in een van de CCR-stukken Duitsland bijvoorbeeld schrijft dat geluidseisen er zijn om het personeel te beschermen, maar voor particuliere ondernemers nooit mogen leiden tot het opgeven van hun bedrijf. Laten we dat uitgangspunt ook hier toepassen. Deze sanering gaat zo snel dat, als we het tij niet keren, er vanaf 2025 geen schepen tot 1.500 ton meer varen. Het transport dat deze schepen nu verzorgen, wordt dan voornamelijk overgenomen door vrachtwagens. We hebben andere collega's ook al horen zeggen dat we dat met z'n allen niet willen en moeten voorkomen: extra trucks op de weg, met alle gevolgen voor het milieu en toenemende files van dien. De petitie die hier aandacht voor vraagt, is al meer dan 1.500 keer ondertekend. Opvallend genoeg niet alleen door schippers maar ook door bevrachters. De sector ziet in dat we gevaarlijk dicht bij een totale sanering van dit soort schepen zijn gekomen. Ziet de Minister dit ook? Ziet zij hiermee kans om het draagvlak te vergroten om de regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet is vastgesteld en die de sector nekt, terug te draaien? Tegelijkertijd wordt de Declaration of Nijmegen gevierd alsof de hele binnenvaartsector alles uit de kast haalt om te vergroenen. Maar omdat het doel is om concurrerend te blijven met spoor- en wegvervoer, wordt van verladers geen bijdrage verwacht en moeten de schippers de kosten zelf ophoesten. Hoe rijmt de Minister dit met mijn aangenomen motie waarin staat dat de kleine schepen meegenomen moeten worden in de vergroening, in de green deal?

Dan de Rotterdamse haven.

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat, heeft de heer Von Martels van het CDA een vraag aan u.

De heer Von Martels (CDA):

Die verklaring van Nijmegen, de Declaration of Nijmegen, had ik ook in mijn bijdrage willen inbrengen. Begrijp ik nu goed uit uw inbreng, meneer Laçin, dat u niet blij bent met die verklaring? Of wilt u dat er nog aanvullingen op komen?

De heer Laçin (SP):

Het tweede, zeg ik via de voorzitter tegen het CDA. Heel veel partijen hebben hem ondertekend. Ik heb in een eerder debat over de stijging van de zeespiegel aangegeven dat in deze overeenkomst de binnenvaartsector, de binnenvaartschipper, ontbreekt. Ik wil via deze vraag de Minister oproepen om ook de binnenvaartschipper aan te laten sluiten op deze overeenkomst.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zal er in mijn bijdrage nog enige aandacht aan wijden, conform de inbreng van de heer Laçin.

De voorzitter:

De heer Laçin vervolgt zijn betoog en heeft nog een kleine minuut.

De heer Laçin (SP):

Dan ga ik verder met de Rotterdamse haven. Ook daar valt grote winst te boeken als het gaat om milieuvriendelijk vervoer. Met bijna 50% van het containervervoer vanaf de Tweede Maasvlakte over de weg, wordt de doelstelling van maximaal 35% nog lang niet gehaald. Hoewel het spoorvervoer het goed doet, is met name de negatieve ontwikkeling van

de binnenvaart daar een probleem. Het is daarom goed dat de congestieproblemen hoog op de agenda staan, maar de vraag is: zijn we nog wel op tijd? Gaan we de omslag maken en wordt de doorvoer weer per spoor en water, en alleen in uiterste gevallen over de weg?

Dan de stuw bij Grave. Door de aanvaring op 29 december 2016 heeft de binnenvaart wekenlang geen gebruik kunnen maken van deze waterweg. Een van de oorzaken was dat de aanvaring heeft plaatsgevonden door personeel vanuit het buitenland, dat urenlang op een moeilijk stuk vaarweg heeft gevaren en de risico's niet kon inschatten. Ook het OVV-rapport is kritisch, zoals de heer Dijkstra al zei. Hiermee komt niet alleen de continuïteit van de binnenvaart in gevaar, maar wordt ook het schreeuwende tekort aan personeel weer duidelijk.

De voorzitter:

En uw slotzin is?

De heer Laçin (SP):

Ik wil graag weten van de Minister wat zij gaat doen om de sector aantrekkelijk te maken.

En mijn laatste zin is dat de SP blij is dat het de Internationale Maritieme Organisatie is gelukt om CO₂-reductiedoelstellingen af te spreken, zodat ook de scheepvaart haar verantwoordelijkheid neemt. Maar ik wil de Minister oproepen om als Nederland ambitieus te blijven en verder te gaan dan de gemaakte afspraken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook voor mij geldt, denk ik, drie minuten. Dat betekent dat ik de cruisecontrol even moet afzetten. Ik zal voorkomen dat ik out-of-cruisecontrol ga raken, zoals de heer Dijkstra. Ik wil een aantal onderwerpen naar voren brengen en ik heb zelfs nog twee nieuwe onderwerpen, dus wat dat betreft hoop ik dat ook het publiek aan zijn trekken komt, want anders komen steeds dezelfde onderwerpen naar voren.

Ik begin over de vergroening van de binnenvaart. In januari nam de Tweede Kamer een aantal moties aan over de vergroening van de binnenvaart. Er wordt mede daardoor nu gewerkt aan de green deal voor de binnenvaart. Het doel is om uiteindelijk in 2050 een CO₂-neutrale binnenvaart te hebben. Om die vergroening van de binnenvaart mogelijk te maken, kan de green deal niet zonder geld uit de zogenaamde klimaatvelop. Hoeveel geld wil de Minister vrijspelen? De binnenvaart kan het niet geheel zelf opbrengen. Is de zogenaamde kleine binnenvaart, schepen tot 1.500 ton, ook eerder genoemd, een onderdeel in de green deal? Er zullen extra financiële middelen nodig zijn. Hoe gaat de Minister dat doen? Wanneer de kleine binnenvaart buiten de green deal valt, worden deze schepen steeds moeilijker inzetbaar, terwijl ze vaak nog in uitstekende staat zijn en nog jaren mee kunnen. Dat hebben meerdere mensen al gememoreerd.

De nieuwe zeesluis IJmuiden. Ik heb in principe een aantal argumenten paraat om te noemen, maar gezien de tijd zal ik evenwel duiden dat wij denken dat het project Zeesluis IJmuiden heel veel kenmerken heeft om te ontsporen. Het begint een déjà-vugevoel op te roepen aan andere projecten die niet goed liepen, zoals de Noord/Zuidlijn, de Betuweroute en de hogesnelheidslijn. Wij stellen daarom voor een tussentijdse externe review te laten maken op het project.

Biomethanol. Als we de CO₂-doelstelling zoals afgesproken binnen het akkoord van Parijs willen halen, zijn biobrandstoffen nodig. Een van de

knelpunten bij het verduurzamen van de scheepvaart is dat er weinig mogelijkheid is tot experimenten met biobrandstoffen. Kan die verruimd worden, zodat bijvoorbeeld biomethanol gebruikt kan worden? En kan het mogelijk gemaakt worden dat er wordt gevaren op biomethanol bij de binnenvaart?

Het Buitenland van Rhooen en natuurcompensatie voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte: het CDA heeft zich eerder zorgen gemaakt over het draagvlak voor de uitvoering. De Minister schrijft dat het streven is dat de gebiedscoöperatie voor het Buitenland van Rhooen in het eerste kwartaal van 2018 wordt opgericht. Is dat gelukt? En lukt het om voldoende draagvlak te krijgen? Want dat was twee jaar geleden geheel afwezig. Het scheepsregister moet aantrekkelijk blijven. Onder Nederlandse vlag varen moet dus niet moeilijk gemaakt worden. Het moet voldoen aan de behoeften van reders en scheepsmanagers, zowel voor de toeganke-lijkheid als de informatievoorziening met betrekking tot snelheid en kosten. De KVNR wil daar een rol in spelen. Wat vindt de Minister daarvan?

Over Urk is al het nodige gezegd, maar mijn belangrijkste vraag is: waarom wil het Rijk niet verkopen?

De stuw bij Grave: ook die opmerking onderschrijf ik en ik hoop dat dat in de komende tijd in deze commissie besproken wordt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Keurig binnen de tijd ook. Hartelijk dank daarvoor. Ik kijk naar de Minister of zij in de gelegenheid is om direct te kunnen antwoorden of dat zij mogelijk vijf minuten wil schorsen. Ik constateer dat we vijf minuten gaan schorsen en dan gaan we door.

De vergadering wordt van 10.27 uur tot 10.31 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun enthousiasme voor deze sector. Dat geeft mij heel erg het gevoel dat we met z'n allen aan dezelfde kant van het touw trekken. Het is een plezierige constatering dat u eigenlijk allemaal hart voor de zaak heeft. Dat heb ik zelf ook. Ik zal proberen alle onderdelen zoals u die net naar voren bracht, een voor een langs te lopen. Maar ik wil vooraf één ding, dat door verschillende partijen is ingebracht, met u delen: we staan voor concurrerende havens en een concurrerende binnenvaart met voldoende werkgelegenheid, die ook nog de opgave heeft om dat schoner en duurzamer te doen. Als we dat met z'n allen voor ogen blijven houden, is vervolgens de vraag: hoe krijg je dat voor elkaar?

Daar spelen diverse punten bij. Ik vind de suggestie die mevrouw Van Tongeren bij de heer Sienot instak, over hoe we in dit geheel verder gaan met de havens, een waardevolle suggestie. Met de luchthavens zijn we bezig met een nieuw mainportbeleid. Het is goed om dat voor de havens ook nog eens naast elkaar te leggen, want er komt echt wel wat nieuws op ons af. Ik vind het een heel goed idee om een en ander met de havens samen te bezien. We moeten niet een situatie krijgen dat ieder voor zich maar wat doet. Rotterdam is daar voortvarend mee bezig, en Amsterdam ook. Het lijkt me goed dat we het samen bezien.

Ten aanzien van de binnenvaart hebt u bijna allemaal zorgen uitgesproken over de kleine schepen, de categorie tot 1.500 ton en 86 meter. Ik ben het zeer met u eens dat die niet verloren mag gaan. Ik vind het heel erg terecht dat werd gezegd – ik weet niet meer door wie – dat dat juist de schepen zijn, de oude kempenaars enzovoort, die in de haarvaten van onze waterwegen kunnen komen. De heer Laçin zei dat. Die schepen heb

je nodig om de modal shift voor elkaar te krijgen, om het transport van de weg naar het water te krijgen. Misschien als geruinstelling voor de heer Laçin en wellicht ook voor de sector zelf: de vrijstellingsmogelijkheden zoals u die beschrijft van Duitsland, zijn ook in Nederland van toepassing. Ik wil daar absoluut geen onderscheid in hebben, dat wij het hier anders zouden doen of strenger zouden zijn op wat voor mogelijke manier dan ook. Dat kan via de ILT worden aangekaart. Ook in Nederland kan het uitdrukkelijk niet zo zijn dat deze maatregelen ertoe leiden dat een bedrijf niet meer een bedrijf kan zijn en failliet gaat, net zoals het bij Duitsland omschreven staat. Er is geen verschil in regelgeving. Duitsland heeft niet een ruimere mogelijkheid dan wij. Dus mocht daar nog ergens onduidelijkheid over zijn, dan wil ik die graag wegnemen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst. In deze termijn geef ik twee interrupties per fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil terugkomen op het verhaal met Duitsland. Volgens mij is het niet zozeer de regelgeving maar kiest Duitsland voor de eigen binnenvaart en gedooft het dit gewoon. Het kwam hier heel breed voorbij. Wij vragen van de Minister: gedooft dit nu gewoon, wees nu eens een keer ongehoorzaam en kies voor onze binnenvaart in plaats van je aan de regels te houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens onze informatie voldoet Duitsland ook aan de regels en is het gewoon mogelijk om vrijstelling te geven voor die schepen, mits je laat zien dat het een gevaar is voor je bedrijfsvoering en dat je het anders niet kunt bolwerken. Ik stel voor dat we nog een keer goed kijken naar wat er eventueel nog onduidelijk is. Ik stel voor dat ik zelf binnenkort met de ASV ga spreken over waar die verschillen precies in zitten. Volgens mij zijn ze er niet, maar ik denk dat het belangrijk is dat ik hier snel met de ASV over om tafel ga en dan zal ik u informeren over dat gesprek. Dat lijkt me het snelste om verder te komen.

De heer Van Aalst (PVV):

Met dat laatste ben ik heel blij. Anderszins verbaast het me wel. De motie-Graus heeft altijd gevraagd naar die vrijstelling. De Minister gaf aan dat ze daar wel aandacht voor gevraagd heeft, maar daar niet de handen voor op elkaar heeft gekregen. Nu geeft ze aan dat de vrijstelling er dus blijkbaar wel is in Nederland, dus ik zie hoopvol uit naar de gesprekken op korte termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het verschil zit 'm daarin dat de suggestie werd gedaan voor een algemene vrijstelling, en dat is dus niet het geval. Als een bedrijf financieel gezond is, er goed voorstaat en het makkelijk kan trekken, dan hoef je die vrijstelling niet te geven. Er moet wel enige onderbouwing van het betreffende bedrijf komen dat het voor hen niet te doen is. Het is dus geen algemene vrijstelling, maar dat is ook in Duitsland niet het geval. Als u het goed vindt, ga ik daar met de ASV over om de tafel om alle onduidelijkheid, mocht die er zijn, weg te nemen.

De voorzitter:

Die toezegging staat alvast genoteerd. Er is een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat de Minister hierover op korte termijn met de ASV in gesprek gaat. Uit mijn contacten met de ASV weet ik dat er in andere landen, bijvoorbeeld in Duitsland, wel degelijk anders wordt gehandhaafd en gedoogd. Maar goed, dat zal moeten blijken uit het gesprek. Daar wil ik niet te veel op vooruitlopen. Ik ben in ieder geval blij met die toezegging. Ik vind het wel belangrijk dat we op zeer korte termijn scherp hebben en als uitgangspunt nemen dat wij in Nederland 1) voor ons binnenvaartschipper kiezen en 2) de regels op dezelfde manier toepassen als ze ook in andere landen worden toegepast. Wat de invulling daarvan precies is, laat ik even bij de Minister en aan het gesprek dat gevoerd gaat worden. Wij worden daarover heel graag meteen daarna geïnformeerd, zodat wij weten waar wij als Kamer aan toe zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik dezelfde gedrevenheid heb als velen van u hier aan tafel. We willen dat deel van de binnenvaartsector zeker ondersteunen en zeker overeind houden. Ik ga, zoals gezegd, graag binnenkort met ze om tafel. Ik zal u uiteraard zo snel mogelijk informeren over wat er uit het gesprek is gekomen, want we delen dat we moeten zorgen dat we onze waterwegen maximaal kunnen benutten. Ik heb mij in het verleden in het Brabantse ook altijd zeer betrokken gevoeld bij de sector en dat is onverminderd van kracht.

U hebt veel gesproken over de vergroening en de klimaatvelop. U hebt kunnen zien dat er voor de binnenvaart voor 2018 1 miljoen euro gehonoreerd is. Ik zie de heer Sienot denken: dat is ook niet... Maar het is nog maar kort geleden in de steigers gezet en moet dit jaar goed tot besteding komen, dus laten we onze zegeningen tellen. Voor de volgende jaren, 2019 en verder, moeten we opnieuw claims indienen. Het is belangrijk dat we in de greendealgesprekken, die volop gaande zijn, met elkaar om tafel zitten om goed onderbouwde projecten te kunnen voorstellen, zodat de collega's die over de klimaatvelop gaan – ik ga daar niet over – de keuze in het voordeel van de binnenvaart laten uitvallen. Ik voel mij hierin erg gesteund door uw Kamer. We moeten zorgen dat de binnenvaart bij de verdeling van de middelen voor de klimaatvelop zeker niet vergeten wordt.

Een ander probleem dat velen van u aankaarten, is de congestie in de haven. Dat is weer een ander puzzelstuk. Ik roep overal dat, als we dat niet opgelost krijgen, het weinig zin heeft om te investeren in de Twentekanalen en waar we allemaal aan het investeren zijn. Dan krijg je die omgekeerde modal shift, waar velen van u al zo vaak voor gewaarschuwd hebben. Dat is precies het tegenovergestelde van wat we willen bereiken. Het Havenbedrijf Rotterdam is daar voortvarend mee aan de slag, heeft een onderzoek laten uitvoeren en is met de hele keten om tafel bezig om te kijken wat je hier nu aan kunt doen. Ik zie daar vertegenwoordigers zitten. Ik geloof dat er, uit mijn hoofd, iets van 23 oplossingsrichtingen zijn geïdentificeerd – dat klopt, zie ik – die verder worden uitgewerkt. Er komt een pressure cooker aan, begrijp ik. We moeten hier samen uitkomen. Er wordt hard gewerkt aan een project voor de CER – de Container Exchange Route, niet te verwarren met de CCR – waardoor schepen niet meer overal bij verschillende terminals langs hoeven. Dat kan gestructureerder. Dat is een belangrijke ontwikkeling. Zodra er meer duidelijk is, ook over de fanatieke aanpak van het havenbedrijf, zal ik u daarover uiteraard informeren. U kunt ervan overtuigd zijn dat ik daar regelmatig over aan de bel trek, overigens met de collega's uit Zuid-Holland, de gedeputeerde Vermeulen en Janssen, die ook heel gemotiveerd zijn om dit probleem op te lossen. Dus het heeft onze volle aandacht om hiermee aan de slag te gaan.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Als ik een woord als «oplossingsrichtingen» hoor en dan ook nog 23, word ik altijd een beetje nerveus. Hoe goed bedoeld ook, wij willen vooral 23 acties, of misschien wel 25 of 26, en dat die congestie wordt opgelost, want het is een fundament voor een gezonde binnenvaart. Wanneer mogen we echt actie verwachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het zal per actie of per oplossingsrichting – dat is een beetje flauw – afhangen wanneer je daarmee aan de slag kunt. Het voorbeeld van de Container Exchange Route dat ik net noemde, loopt al, en zo zijn er meer voorbeelden waar al gewerkt wordt aan dingen die je kunt verbeteren. Het is niet zo dat iedereen nu achteroverleunt en wacht tot die 23 richtingen eens een keer uitgedacht zijn. Er wordt al volop aan gewerkt, maar je moet wel steeds blijven nadenken. Het is erg belangrijk dat de hele keten met elkaar aan tafel zit. Het gaat er vaak om hoe je van het ene schakeltje in de keten naar het andere komt. Daar is bijvoorbeeld die Container Exchange Route een heel belangrijk punt voor, want die gaat juist over al die schakelmomenten, om het aantal stapjes te verkleinen. Als het goed is, treedt ook Nextlogic eind dit jaar in werking, waardoor je met het digitale systeem erachter veel meer inzicht krijgt en ook tot versnelling kunt komen. Ik onderstreep nog een keer het aanbod dat ik, zodra we in beeld hebben hoe het havenbedrijf dit gaat afronden, u informeer over hoe de richtingen in acties zullen worden omgezet, want zo ken ik het havenbedrijf.

De heer **Sienot** (D66):

Dat klinkt in elk geval alsof er gewerkt wordt, maar ik verwacht inderdaad niet anders in Rotterdam. Begrijp ik hier goed uit dat er een toezegging voor een brief of iets dergelijks komt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En wanneer, hoor ik de heer Laçin op de achtergrond vragen. Dat kan ik nu niet zeggen, want ik weet niet wanneer wij die informatie van het havenbedrijf hebben. Ik kan u toezeggen dat, zodra wij die informatie hebben, die brief daarna zo spoedig mogelijk naar uw Kamer komt. Dat lijkt mij de meest praktische oplossing.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een ander belangrijk punt is Flevoland en de maritieme servicehavens. Wij zijn ontzettend gemotiveerd om die van de grond te krijgen. Ik begrijp zelf ook niet zo goed waarom dat blijft hangen, want we hebben elders ook een haven aangelegd, bij Almere, waar het in goede samenwerking met diezelfde provincie en met Rijkswaterstaat tot een oplossing is gekomen. Dat kunt u in de brief ook wel lezen, zeg ik in de richting van de heer Dijkstra, die de vragen had gesteld. Wij zien van onze kant geen enkele belemmering waarom het niet snel tot zaken kan komen. Ik kom regelmatig in Flevoland, dus ik wil best toezeggen om nog eens in de telefoon te klimmen en te vragen hoe het kan dat dit niet voor elkaar komt. Ik vind het eerlijk gezegd heel erg jammer als daar niet snel meters worden gemaakt.

De **voorzitter**:

Op dit punt is er een vraag van de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Het is in ieder geval best zorgelijk als u zegt dat u eigenlijk geen enkel idee heeft waarom dit niet verder komt. Volgens mij zit de crux erin dat de rijksoverheid de gronden niet wil verkopen, omdat men denkt dat ze van strategisch belang zijn, terwijl de provincie zegt dat ze best van de hand gedaan kunnen worden. Dat was hun inzet. Daardoor is er een impasse gekomen. Als u nu nog niet kunt doorgronden waar de oplossingsrichtingen liggen, dan is het best moeilijk om verder te komen, terwijl het gewoon tijd is voor een doorbraak. Ondernemers moeten weten waar ze aan toe zijn, want anders worden die voor andere keuzes gesteld, die meestal niet in hun voordeel uitpakken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de zorgen en de frustratie van de heer Von Martels. Ook bij de andere haven bij Almere is er niet tot verkoop van de grond overgegaan. Waarom je dat niet zou doen? Omdat het natuurlijk gaat om hele strategische grond voor het Rijk. Het is niet nodig. Die haven kan daar net als elders gewoon prima aan de gang. Er kunnen goede afspraken met ondernemers gemaakt worden. Je wilt natuurlijk voorkomen wat je elders op bedrijventerreinen in havengebieden ook hebt. Je wilt bij wijze van spreken geen natte grond in handen laten komen van een droge bedrijfstak. Je wilt ook echt zorgen dat je als Rijk die strategische gronden in handen houdt. Ik denk dat daar niets mis mee is, maar dat hoeft dus helemaal geen beperking te zijn, want dat is het bij de andere haven ook niet geweest. Daar zijn ook goede afspraken gemaakt. Maar goed, ik zal graag nog eens een keer met de gedeputeerde van Flevoland contact hebben over de vraag hoe we dit vlot kunnen trekken.

De heer Von Martels (CDA):

Fijn dat u in ieder geval het gesprek aangaat. Dat is hoogst noodzakelijk. De ene situatie kun je niet vergelijken met de andere situatie. Ik heb in ieder geval gehoord dat met name de banken geen financiële ondersteuning willen geven als er niet tot verkoop wordt overgegaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij komen steeds verder in de details. De heer Von Martels heeft gelijk dat het voor banken ingewikkelder wordt als er meerdere schakeltjes tussen zitten. Ik denk dat dit oplosbaar is. Ik zal nog een keer contact hebben met de provincie Flevoland. De hele ontwikkeling mag niet op zo'n soort punt stikken.

De voorzitter:

Komt daar een brief over, is dan de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat kan. Ik kan u daar schriftelijk over informeren. Ik hoorde wat meer dingetjes, dus het wordt misschien een soort verzamelbrief waarin we meerdere dingen even bundelen, want anders ben ik straks iedere dag dingen op u af aan het schieten. Dat is ook niet echt nuttig. Laten we alle dingen waarvan ik hier zeg dat ik u erover ga informeren in één keer gestructureerd naar u toe laten gaan. Zo snel mogelijk, uiteraard.

De voorzitter:

Dank en gaat u verder met uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga maar gewoon even het lijstje af. Ik kom dan nog het bunkerlicentie-systeem tegen, waar meerderen van u om hebben gevraagd. Daar zijn we ook al voor op onderzoek uit geweest. Dat speelt natuurlijk vooral in de haven van Rotterdam. Ik heb begrepen dat ze daar positief tegenover staan, een soort positieve grondhouding, maar dat is iets wat de

gemeente moet doen. Daar zal de gemeenteraad iets van moeten vinden. Ik kan me voorstellen dat ik u in de zojuist aangekondigde verzamelbrief informeer hoe het precies staat met dat bunkerlicentiesysteem in Rotterdam.

Wat heb ik nog meer staan? Urk hebben we net gehad. Beheer van de Waddenzee. Misschien dat ik daar nog even wat over kan melden. Toevallig ga ik aanstaande vrijdag met collega Schouten naar de Waddenzee toe. Zoals u weet, is er een Waddenconferentie aan de gang. Ik denk dat het goed is dat ik met haar even bespreek wat er aan financiële knelpunten zouden kunnen zijn. Mevrouw Jacobi en mevrouw Van Gent – u allen welbekend – ontmoeten we daar ook, dus we zullen ongetwijfeld ook deze dossiers en détail verder bespreken. Ik weet niet of er alweer een AO Wadden gepland staat. Niet gepland? Wie weet kan het dan in dezelfde verzamelbrief mee. Maar over onze wederwaardigheden bij de Waddenconferentie en wat er allemaal uit komt, zullen we u informeren. De nieuwe natuur en het illegaal vissen, waar mevrouw Van Tongeren naar heeft gevraagd, zal ik daarin ook meenemen; de controle en handhaving in Natura 2000-gebieden en hoe daar gevist wordt. De controle valt natuurlijk vooral onder het Ministerie van collega Schouten, dus ik zal dat ook even met haar opnemen en daar aandacht voor vragen. Dan de zeesluis IJmuiden. Gaat dat ontsporen? Rijkswaterstaat zit daar bovenop, maar u weet ook dat het een contractvorm is waarbij vooral de aannemers grote verantwoordelijkheden hebben. Wij volgen dat op de voet. Zij geven aan dat ze het ondanks de tegenslag nu wel weer onder controle hebben en dat het beheersbaar is. Ik stel voor dat, mochten ons signalen bereiken dat het gaat ontsporen, zoals u vreest, ik u daar direct over informeer. Dat over de sluis van IJmuiden. We hebben niet het signaal dat het nog verder gaat dan de vertraging waarvan we weet hebben. Ik hoor net dat er ook nog een review over IJmuiden voor de zomer komt. Dus daar wordt u dan ook weer over geïnformeerd. Dan biobrandstoffen en weinig ruimte voor experimenten. Dat is onderwerp van gesprek binnen de green deal met de hele sector. We zullen daarbij uiteraard in het kader van de klimaatenvelop kijken wat we nog aan elkaar kunnen verbinden.

Het scheepsregister en de rol van de KVNR. Daar hebben we de vorige keer natuurlijk ook over gesproken. We zijn bezig om voor de acquisitie een extern bureau te betrekken. Dat loopt nog. Dat heb je niet van het ene op het andere moment voor elkaar. In ieder geval heb ik binnenkort nog een afspraak met de KVNR en daar zal dit onderwerp uiteraard aan de orde komen, want het is natuurlijk iets waar we met de reders gezamenlijk in moeten optrekken om Nederland als registerland heel aantrekkelijk te houden.

Dan kom ik bij de stuw Grave. Rijkswaterstaat heeft, zoals u weet, direct na het incident meerdere schadeclaims ontvangen. De hoogte van die claims is niet bekend. Maar Rijkswaterstaat heeft ook, net als een groot aantal andere partijen, een claim ingediend bij de verzekeringsmaatschappij van het bewuste schip. De omvang van de claim van Rijkswaterstaat kennen we uiteraard wel. Die bedraagt 12,5 miljoen euro. De rechtbank heeft inmiddels besloten dat door de verzekeringsmaatschappij een bedrag van negen ton moet worden betaald. Het Rijk is niet aansprakelijk gesteld. Een van de aanbevelingen uit het rapport van de OVV is om Rijkswaterstaat meer bevoegdheden te geven met betrekking tot het stilleggen van de scheepvaart bij zeer slechte weersomstandigheden. We hebben daarop inmiddels van de schippers de reactie voorbij zien komen dat zij dat niet begrijpen, omdat je natuurlijk ook bij mist gewoon je radarsystemen hebt. Ik beraad mij op al deze aanbevelingen en alle andere aanbevelingen in het OVV-rapport. De reactietermijn die daarvoor staat, heeft als maximum zes maanden. We proberen dat natuurlijk zo snel mogelijk te doen, maar aan de andere kant is zorgvuldigheid geboden. Je

moet het wel even allemaal goed kunnen doordenken. Maar we zullen uiteraard binnen die reactietermijn een reactie aan de Kamer geven.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben het eens met de Minister als zij zegt dat zorgvuldigheid is geboden, alleen duurt het al met al wel erg lang: anderhalf jaar. In december 2016 heeft dit incident plaatsgevonden en nu is het rapport van de OVV opgeleverd. Vervolgens wordt er weer zes maanden over gepraat en dan zijn we inderdaad twee jaar na het incident voordat er misschien passende maatregelen genomen kunnen worden. Dus ja, ik pleit dan wel voor enige voortvarendheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zijn helaas wettelijke termijnen. Ik zou dat ook graag sneller willen. We hebben zelf ook sneller gehandeld, want u kent het rapport van Berenschot, dat we natuurlijk zelf meteen in gang hebben gezet. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat zelf al een aantal vooral praktische verbeteringen opgepakt. We leunen ook daar niet achterover. We wachten op het OVV-rapport, maar daar wordt dan meteen alles in meegenomen en dat willen we zorgvuldig bestuderen. Nogmaals, als het niet nodig is om die zes maanden vol te maken, dan zullen we dat ook echt niet doen.

De heer Von Martels (CDA):

Het gaat er mij vooral om dat de OVV een aantal aanbevelingen doet. Als die al op een praktische manier geïmplementeerd kunnen worden, is dat natuurlijk mooi meegenomen. Dat moet in overleg met de organisaties worden bekeken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Jazeker. Dat delen we. Nog een ander voorbeeld is dat naar aanleiding van dit voorval de crisisorganisatie inmiddels gewijzigd is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik pleit ook voor zorgvuldigheid. Een aantal quick wins zijn inderdaad al gedaan, maar er moet sprake zijn van zorgvuldigheid, want het betrof nogal wat. Het had best wel heel erg mis kunnen gaan. Het was met benzeen geladen. De mensen die ernaartoe gingen, waren daarvan niet goed op de hoogte. Je had die mist, die natuurlijk ook parten speelde. Maar de aanbevelingen van de OVV gaan best wel ver. Een aantal dingen zullen we zeker moeten doen, maar we moeten het wel overdenken, want het heeft ook gevolgen. Helemaal risicoloos bestaat natuurlijk ook weer niet. Ik pleit eigenlijk in aansluiting op de heer Von Martels voor zorgvuldigheid.

De voorzitter:

Ik hoor geen vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb natuurlijk wel een vraag. U zei net iets over die schadebedragen; we krijgen 12,5 miljoen en negen ton uitgekeerd. Van een kale kip is natuurlijk niet zoveel te plukken, maar de schade was enorm, ook voor ondernemers en voor mensen die daar woonboten en dergelijke hadden en die vervolgens geconfronteerd werden met schade. De vraag die ik krijg van mensen die daar wonen of ondernemers uit de buurt is: ik wil graag duidelijkheid hebben. We hebben ook andere dossiers in de Kamer waarbij schade is; daar willen mensen ook duidelijkheid over. Kunnen de

mensen die getroffen zijn en zich gemeld hebben, duidelijkheid krijgen of zij iets vergoed krijgen of niet? Hoe gaan we daarmee om?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Staat is hier niet aansprakelijk. Dat is natuurlijk een essentieel verschil. Het gaat om een verzekeringsmaatschappij en het is aan hen om dit klantvriendelijk en goed op te lossen.

De voorzitter:

Helder. Gaat u door met uw betoog. Er is toch nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Nog even aansluitend op dit punt. Ik noemde ook het schreeuwend tekort aan personeel in de scheepvaart. Op werkbezoek is ons vaak verteld dat er heel vaak personeel uit het buitenland in Nederland werkzaam is. Dat is wat ons betreft geen probleem. Het probleem is wel dat we het in Nederland blijkbaar niet voor elkaar krijgen om genoeg jongeren warm te krijgen om de scheepvaart- en de binnenvaartsector in te gaan. Ik ben benieuwd of de Minister in het kader van de continuïteit en de veiligheid van deze sector plannen heeft om hier verandering in te brengen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij is de sector daar zelf hard mee aan de slag. Er zijn ook jongeren die er wel enthousiast over zijn. Ik ken er eentje van heel nabij, kan ik zeggen. Het gaat op zich helemaal niet slecht met die scholen, maar het is natuurlijk een verschijnsel in de hele samenleving dat de babyboomgeneratie langzamerhand een beetje aan het vertrekken is en dat er wat minder jongeren zijn. Dat is een uitdaging waar we samenlevingbreed voor staan. Ik denk dat u zoals u hier allemaal zit ook wel een ambassadeur bent om de lol voor het vak en het mooie van deze sector voor het voetlicht te brengen.

De voorzitter:

Daarover is geen vervolgvraag op dit moment. Dan geef ik de Minister weer het woord voor de beantwoording van de resterende vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van Tongeren en de heer Von Martels hebben vragen gesteld over het Buitenland van Rhooon. Dan hebben we het over compensatie in het Rotterdamse. Daar zat vertraging in, gaf u ook aan. Dat zat in de vorming van het streefbeeld voor het gebied. Daar moest meer voor uitgezocht worden dan eerder werd gedacht. Er was wat onenigheid over. Waar aanvankelijk werd gezegd dat het streefbeeld dit jaar zou worden opgeleverd, hebben we nu als laatste informatie van de provincie Zuid-Holland dat het streefbeeld nog voor de zomer aan de gedeputeerden zal worden aangeboden. Het is goed dat er meters in worden gemaakt. Misschien zal ik even het antwoord afmaken? De gebiedscoöperatie zal vervolgens de uitvoering van dat streefbeeld ter hand nemen. De oprichting van die gebiedscoöperatie is naar verwachting van de provincie ook voor de zomer gereed. Zoals u weet is er ook nog een Tafel van Borging, waar onder anderen mevrouw Dekker bij betrokken is. Die houdt ook de vinger aan de pols. In de bijeenkomst van afgelopen dinsdag sprak zij waardering uit voor de stand van zaken en hoe daar tempo is gemaakt.

De voorzitter:

Heeft mevrouw Van Tongeren nog steeds een vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik word gesouffleerd dat ik vast wel een vraag heb. Oorspronkelijk zouden alle afspraken voor de Maasvlakte in 2014 rond zijn. Ik wil graag van de Minister weten wanneer alle toen gemaakte afspraken klaar zijn, over containershuttles naar Alblasterdam, vrachtwagens op lng in plaats van op diesel, walstroom, optimaal verkeersmanagement. Er zit een hele lijst in. De emissies zouden met 10% dalen. Ik begrijp dat er vertraging is en dat eraan gewerkt wordt, maar wanneer verwachten we dat dat hele pakket ongeveer klaar is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Soms kost het meer tijd om iets voor elkaar te krijgen. Ik zie dat mevrouw Van Tongeren daar begrip voor heeft. Er zijn een aantal maatregelen in de plannen die gewoon qua uitvoering nog heel veel tijd vragen. Ik hoor net naast me dat het nog twintig jaar gaat duren voordat het allerlaatste helemaal is gerealiseerd, maar dat wil niet zeggen dat er in de tussentijd niet al heel veel gebeurt. Daarom is het ook goed dat we de Tafel van Borging hebben, die daar voortdurend bovenop zit, de vinger aan de pols houdt en het goed in de gaten houdt. Hiervoor had ik er nog nooit van gehoord, maar hoe omgegaan wordt met het leefgebied van de zwarte zee-eend enzovoort wordt allemaal heel goed in de gaten gehouden door mensen die er verstand van hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp de goede intentie van de Minister en ben ook blij dat de zwarte zee-eend betere bescherming krijgt, maar er zit een aantal natuurlinies in en een aantal fysieke, hardere punten rond emissies, die shuttles naar Alblasterdam, walstroom voor alle zeeschepen, emissies met 10% omlaag. Ik wil graag van het hele pakketje een grove indicatie wanneer welk ding klaar komt. Ik weet dat die Tafel van Borging steeds kijkt of het opschiet, maar als Kamer zou ik dit graag willen weten, al staat er 2040. Het gaat erom dat we weten welk ding ongeveer wanneer klaar komt. Dan kunnen de Kamerleden van GroenLinks na mij gewoon met die brief in de hand vragen: lukt het, zitten we op schema, wordt het uitgevoerd?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In de Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen staat natuurlijk heel veel. De Tafel van Borging rapporteert ook, maar in die rapportage staat ook niet alles. Zij zitten wel op het hoogste detailniveau, denk ik. Misschien is het goed als u nog even laat weten welke informatie u precies mist. Dan kunnen we die voor de zojuist besproken verzamelbrief bij elkaar brengen en die daarin meenemen. Dat lijkt mij het meest praktische. Ik kan het nu toch niet voor u reproduceren.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij een mooie toezegging. Die is genoteerd. Dan verzoek ik de Minister om de laatste vragen nog te beantwoorden. Ik zie dat er nog een interruptie is van de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Een herinnering eigenlijk. Volgens mij heb ik geen antwoord gekregen op een aantal vragen.

De **voorzitter**:

Onze Minister is ook nog niet klaar. U heeft nog een paar resterende interrupties, dan geef ik u de gelegenheid om die aan het eind van haar betoeg nog even te maken.

De heer **Sienot** (D66):

Dat lijkt me goed, want anders is het zonde. Dan bereid je drie minuten voor en dan...

De **voorzitter**:

De Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil niet dat de heer Sienot hier verdrietig vandaan gaat. Het Maritime Single Window was een vraag die er nog ligt. Daar heeft de heer Sienot van gezegd: dit wordt uitgerold, maar kunnen de binnenvaart en vooral ook de kleine schippers daarvan profiteren? De administratieve lasten moeten nog verder worden verminderd en het is ook interessant voor de binnenvaart als dat verbeterd kan worden. Dat is voor ons een van de belangrijkste punten om die administratieve lasten te verminderen. Die gedachte willen we proberen uit te breiden naar allerlei modaliteiten. Wat ik daarbij ook heel belangrijk vind, is de ontwikkeling richting het papierloos varen. We zijn bij het wegtransport bezig met proeven met de digitale vrachtbrief. We hebben de digitale mogelijkheden voor de zeevaart onlangs gekoppeld aan de luchtvaart, maar je wilt natuurlijk de hele keten zoveel mogelijk papierloos krijgen. De Europese Commissie heeft net zaken naar buiten gebracht over het derde mobiliteitspakket. Ze willen echt inzetten op de modal shift van de weg naar het water. Eurocommissaris Bulc had 2018 al tot het jaar van de multimobiliteit uitgeroepen. Ook daar is de digitale agenda vol in beeld om op die manier echt digitaal de gang van goederen van de ene naar de andere mobiliteit te vergemakkelijken en papierloos te krijgen, wat natuurlijk ook beter is voor het milieu. We zullen bekijken wat we er zelf nog vanuit de beleids-terreinen aan kunnen doen om dat te versnellen. Nog een andere vraag van de heer Sienot.

De **voorzitter**:

Maar eerst wil de heer Sienot een vraag stellen over het antwoord dat net is gekomen. De heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Mijn vraag is voor 75% beantwoord, fantastisch. Wat nog openstaat, is ook een belangrijk punt: de uniformering van het systeem tussen de verschillende landen. Het is goed om te horen dat de EU in het derde mobiliteitspakket die kant op wil – ik ben daar zelf razend nieuwsgierig naar – maar het is ook echt gewenst dat het gewoon beter geüniformeerd wordt, ook waar het nu nog bijvoorbeeld analoog is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat ben ik helemaal met de heer Sienot eens. We zijn met die digitale vrachtbrief voor het wegtransport nu met de Benelux van start. Als je het over de binnenvaart hebt, houdt die uiteraard niet op bij de Nederlandse grens. Het is zeker belangrijk dat we met de andere landen hetzelfde systeem gaan hebben. Dat is ook een beetje het probleem: als ieder deel van de sector zijn eigen systeem heeft en de interoperabiliteit er niet is, dan heb je nog steeds heel veel gedoe en dat willen we nou juist proberen te voorkomen. Ik deel de ambitie zeer met de heer Sienot en ik zal ook...

De heer **Sienot** (D66):

Het ging over zeevaart.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, maar goed, zeevaart is ook al een systeem. We hebben er juist luchtvaart aan kunnen toevoegen. Om meteen een wereldwijd systeem te creëren zal ingewikkeld zijn, maar laten we in ieder geval de Europese

ambitie, ook van de Europese Commissie, nu vol oppakken als een kans en proberen om Nederland daar ook in de lead te krijgen.

Dan is er nog een vraag van de heer Sienot: kunt u samenwerking van MARIN, TNO en de industrie mogelijk maken voor innovatie op korte en langere termijn? U weet dat het een heel getouwtrek is over de financiële middelen voor MARIN, Deltares enzovoort. Daar hebben we een stap in kunnen zetten voor 2018. We gaan daar hard aan trekken om die kennisbasis ook voor toekomst te kunnen verbreden. Er zijn ten aanzien van het gesprek met MARIN drie kennisvragen voor beantwoording in 2018. De vierde vraag betreft de ontwikkeling van een programma voor onderzoek en innovatie in 2019 en volgende jaren. TNO maakt ook deel uit van het kennisconsortium dat het ministerie ondersteunt in de beleidsontwikkeling, voor zowel de energietransitie als de mobiliteit. Natuurlijk zit daar de binnenvaart ook bij. De maakindustrie is verzameld in Nederlands Maritime Technology. Dat behoort mede tot de ondertekenaars van het werkprogramma van de uitvoering Maritieme Strategie 2018–2021. Daarin is het einddoel van de binnenvaart opgenomen: klimaatneutraal en zero-emissie in 2050.

Dan heeft de heer Sienot nog een vraag gesteld; ik ga natuurlijk voor de 100%! In de meeste gevallen gaan we voor nul: nul verkeersslachtoffers, nul emissie, nul files, nul vertraging, maar hier ga ik voor de 100% beantwoording. Wat is de stand van zaken van de moties op het gebied van meten aan de pijp enzovoort, hebt u gevraagd. De evaluatie van de lopende green deal COBALD moet medio 2018 een uitspraak doen over de technische haalbaarheid van het meten aan de pijp. Daar zullen we u dan uiteraard over informeren. Over milieucertificering vinden gesprekken plaats met de stichting Green Award, bijvoorbeeld over hoe het huidige aantal van 650 binnenvaartschepen kan worden verhoogd naar 1.000 tegen het einde van de kabinetsperiode. Dat lijkt me een heel andere ambitie dan waar we nu allemaal bezorgd zijn over, de krimp.

Over een duurzaam investeringsfonds wordt gesproken met Nederlandse banken en de Europese Investeringsbank. Misschien even als achtergrond daarvoor, want u bent allemaal bezorgd of de kleine schepen dat aankunnen. Ik geloof dat de heer Laçin het daarover had, en de heren Sienot en Van Aalst ook. Het moet wel interessant zijn voor de verladers. We proberen die verladers te verleiden om langjarige contracten af te sluiten, zodat het voor schippers meer zekerheid biedt en dus ook meer zekerheid dat er een continue stroom van inkomsten is voor de bank die het moet financieren. Daar zijn de banken ook positief in aan het meebewegen, dus die gesprekken lopen in het kader van de green deal. Tot slot: bij de voorstellen en afspraken in het kader van die green deal zullen we uiteraard de consequenties voor de hele sector meewegen, dus inclusief die voor de kleine binnenvaartschipper.

Ik zit op 99%, hoop ik. Er is nog één vraag: wat gaat u doen om de walstroomvoorzieningen in de havens te versterken? We zijn erg voorstander van het gebruik van walstroom, net als u, want dat scheelt uitstoot van CO₂, stikstof, fijnstof et cetera en ook geluid voor omwonenden van de haven. In het kader van de green deal bekijken we hoe we dat kunnen bevorderen. U noemde specifiek de energiebelasting die voor weerstand zorgt. Daar ga ik natuurlijk niet over; dat valt onder de collega van Financiën. Eerder is het niet mogelijk gebleken om een uitzondering te krijgen voor die walstroom in het belastingsysteem, maar ik ben uiteraard best bereid om een nieuwe poging te wagen en dat nog eens bij de collega aan de orde te stellen.

De voorzitter:

Ik heb nog één vraag openstaan van de heer Sienot en die gaat over de sluis en de wachttijden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, de sluisen en de wachttijden. Daar heb je natuurlijk af en toe pech als er iets gebeurt of als er een storing is. Dat soort dingen gebeuren. Rijkswaterstaat zit er bovenop om te proberen dat tot een minimum te beperken. We proberen ook maximaal rekening te houden met het hele beheer-, onderhouds-, vervang- en renoveerschema. Het punt staat uitdrukkelijk bij ons op de agenda, want daar geldt hetzelfde als bij het wegtransport: het gaat er niet alleen om om nieuwe voorzieningen, nieuwe kades enzovoort, aan te leggen maar het gaat er natuurlijk vooral om dat het systeem soepel functioneert en dat er geen onnodige wachttijden ontstaan.

De voorzitter:

U zit echt al aan al uw interrupties, meneer Sienot. Dit houdt u mooi over voor de tweede termijn. Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording van de resterende vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb nog een vraag van de heer Von Martels. Kan de zeevaart ook aanspraak maken op gelden uit die klimaatvelop? Concrete acties en pilotprojecten van stakeholders uit de scheepvaartsector die bijdragen aan het overkoepelende CO₂-reductiedoel voor 2030 kunnen voorstellen indienen en komen potentieel in aanmerking voor een bijdrage uit de klimaatvelop. Dat nemen we dan mee in de totale claimset die vanuit de mobiliteitstafel op het bordje van de klimaatvelop wordt gelegd. O ja, het onderwerp waar de heer Dijkstra nog zo enorm boos over was: de Oasis of the Seas, het mijden van de Nederlandse scheepswerven. Ik heb precies hetzelfde soort ongeloof ervaren toen ik daarvan hoorde. Het kan toch niet waar zijn dat wij de regels kennelijk anders interpreteren, dat er geen gelijk speelveld is en dat mooie werkgelegenheid vanuit Nederland op deze manier zou weglekken naar bijvoorbeeld Hamburg. Over zaken die onder de rechter zijn, kan ik uiteraard geen uitspraken doen, maar wel heb ik, zodra we hiervan hoorden, het initiatief genomen voor een afspraak met de collega's van SZW. We hebben zowel met Minister Koolmees als Staatssecretaris Van Ark, die over de Inspectie SZW gaat, om tafel gezeten. We hebben het probleem samen besproken en afgesproken dat we dat bij de kop willen pakken. De collega's van SZW hebben toegezegd uit te gaan zoeken hoe het zit met het level playing field, het gelijke speelveld, ten opzichte van de andere Europese havens. Ik heb van hen de verzekering gekregen dat de rapportage daarover uiterlijk in juni beschikbaar is. We gaan dan weer samen met hen om tafel om te kijken hoe dit probleem opgelost kan worden. Want ook de collega's van SZW zijn er natuurlijk bepaald niet op uit om werkgelegenheid te laten weglekken naar andere landen. Dat zou wel heel gek zijn.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De boosheid is wel een beetje gezakt, maar de frustratie nog niet. Er moet inderdaad voor de zomer een oplossing komen. Ik vind het zo onverstandig en contraproductief dat we de regels blijkbaar anders geïnterpreteerd hebben, terwijl dit een gebruikelijke manier van werken is over de hele wereld, ook in Europa. Een schip komt aan, passagiers gaan van boord en zo'n schip blijft eventjes in de buurt van zo'n haven. Het krijgt dan een totale refurbishment door mensen die op dat schip zijn of worden ingevlogen. Zo'n schip moeten varen, het moet niet in onderhoud zijn. Als onderhoud plaatsvindt – men zaagt de helft eraf, doet er nieuwe motoren in en last het weer dicht – dan heb je het over een grote operatie van een paar weken. Dat moet flexibel zijn, snel gaan en met de mensen aan boord die daar verstand van hebben. Het mooie is dat daar Nederlandse

werknemers, materialen en dergelijke voor worden gebruikt. We zijn heel principieel geweest over de arbeidsmarkt: er mag geen uitbuiting zijn en dergelijke. Dat is helemaal niet het geval. Er is expertise voor nodig, aangevuld met Nederlandse expertise. Dat levert banen en geld op. Door dat principiële gedoe, zoals ik het maar wil noemen, hebben we helemaal niets. Als wij staan voor werkgelegenheid, voor de maritieme sector en de ontwikkeling daarvan, als we weten dat het 100 miljoen per jaar kost en al vier jaar duurt, dan is de imagoschade dus enorm.

De voorzitter:
En uw vraag is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Kunt u voor de zomer met een oplossing komen? Ik begrijp dat we niets over het deel dat onder de rechter is kunnen zeggen, maar de imagoschade is zo enorm. We willen dat die business in Nederland blijft. Nu gaat het goed in Nederland, maar we profiteren daar voor geen meter van. Zo meteen gaat het slechter, en wat dan? We moeten deze mensen aan het werk hebben en de expertise die we hebben, benutten. Ik houd een hartstochtelijk pleidooi om voor de zomer een oplossing te bieden.

De voorzitter:
Dit was al bijna uw tweede termijn. Daar bent u zich ook van bewust, gelukkig, dus dat zult u straks niet gaan herhalen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ja, de tweede termijn kan korter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Het is mij niet ontgaan dat de heer Dijkstra hier enige emotie bij heeft. Dat heb ik ook. Ik kan de heer Dijkstra echt wel geruststellen. De collega's van SZW moeten natuurlijk ook serieus hun werk doen en ervoor zorgen dat er geen sprake is van verdringing op de arbeidsmarkt. Daarvoor staan zij natuurlijk aan de lat. Daar hebben we ook regelmatig debatten over. Het lijkt me verstandig dat u dit punt ook bij de collega's van SZW nog een keer op tafel legt. Ik heb van hen in ieder geval een heel constructieve houding ervaren, waarbij zij ook aangeven dat ze er geen enkel belang bij hebben om werkgelegenheid in Nederland kwijt te raken. Zij onderzoeken hoe het precies zit. We hebben dat gesprek in ieder geval in juni, als zij de onderzoeksresultaten hebben. Daar krijgt u dan uiteraard zo snel mogelijk een terugkoppeling van.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik noteer met graagte deze toezegging. Ik wil er ook op wijzen dat het niet alleen om cruiseschepen gaat, maar ook om offshore. Er zijn op zee straks veel zaken zoals bouwkransen en dergelijke nodig. Ook bij het bouwen van windmolenparken heb je, denk ik, dezelfde problematiek, dus laten we dit breder bekijken, integraal vanuit het kabinet. De uitspraken dat het concurrerend moet zijn en dat we het oppakken, heeft u al gedaan. Ik noteer de toezegging dat we tot een oplossing komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan denk ik dat ik nog één vraag te beantwoorden heb. Die kreeg ik net aangereikt: de telefoon van mevrouw Van Tongeren. Dan weet u allemaal direct waar het over gaat. We hebben overleg gehad met de sector. Het ligt bij de binnenvaart natuurlijk iets anders dan bij de auto, omdat je juist op een schip de telefoon moet kunnen gebruiken om contact te hebben. We hebben overlegd met de sector over hoe we afleiding kunnen voorkomen, want dat was natuurlijk uw achterliggende doel: de veiligheid bevorderen. Dat overleg is nog niet afgerond. Ik ga sowieso binnenkort,

zoals ik u net heb toegezegd, met de ASV om tafel en daar zal ik dit onderwerp ook graag bespreken. Met de andere partijen zullen we het overleg uiteraard voortzetten. Hiermee heb ik ook de zorg van de heer Van Aalst kunnen wegnemen. Het zou bij wet niet eens kunnen om het gebruik van de telefoon helemaal te verbieden. Het is bij wet verplicht communicatiemiddelen te gebruiken. Ik denk dat we een goede tussenoplossing hebben gevonden.

Wat mij betreft heb ik dan alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

U bent heel dicht in de buurt gekomen van een volledige beantwoording. De leden hebben nog een minuut voor hun tweede termijn. Die gaat nu in voor de heer Van Aalst, PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal beginnen met dat ik blij ben met de beantwoording van de Minister, vooral met de toezeggingen die voorbij zijn gekomen, met name de oplossingsgerichtheid richting Flevoland en de oplossing en extra aandacht voor de binnenvaart die breed wordt gedragen in de commissie vandaag. Ik zie met veel interesse de brief tegemoet. Eén ding wil ik daarbij opmerken. Ik proef in de commissie dat we enige richting willen meegeven aan dat gesprek voordat de brief uiteindelijk komt, dus bij dezen vraag ik een VAO aan.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. In de beantwoording klonken veel oplossingsrichtingen voor duurzame energie, dus dat sprak mij natuurlijk aan.

Naar walstroomvoorziening wordt gekeken in de green deal. Ik weet dat het onder Financiën valt, maar eerder bleek voor Denemarken wel een uitzondering mogelijk. Dus mijn vraag is of toch nog eens gekeken kan worden naar hoe dat zit.

Sluizen en wachttijden: is het een idee om te kijken naar een systeem met zelfbediening, zodat ze ook in het weekend bedienbaar zijn?

Ten slotte de zeevaartsector. Ik was heel blij dat mijn collega van het CDA ook vroeg naar de green deal zeevaart en de klimaatvelop. Ik werd nog veel blijer van het antwoord van de Minister. Dus het ziet er goed uit: schone lucht voor de zeevaart.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Dijkstra, VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, ik zal het kort houden. Ik ben blij met de eerste zin van de Minister, want die vat het wel mooi samen: we moeten concurrerend blijven. We moeten ernaar blijven kijken als het gaat om regels, arbeidsmarkt of wat dan ook.

Ik ben ook blij met de toezegging over de maritieme haven in Urk, die misschien zelfs van nationaal belang kan zijn als we de binnenvaart willen promoten, en de toezegging over het oplossen van problemen met betrekking tot de cruiseschepen en dergelijke.

Ik heb geen behoefte aan een VAO, maar dat komt er wel.

Ik vind het goed dat we dit AO «Maritiem» hebben genoemd, omdat het zoveel behelst. Dat is een compliment aan de collega van D66. De betrokkenheid van de mensen hier is ook groot, dus goed dat we dit hebben kunnen doen. Ik hoop dat we de sector daarmee een stukje vooruithelpen.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Tongeren, GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vond dit ook een heel productief AO, met veel goede antwoorden van deze Minister. Ik ben blij met de gedachte dat we breder moeten kijken naar hoe we al onze zeehavens op een goede wijze door de energietransitie kunnen krijgen, dat er gekeken wordt naar handhaving in het natuurcompensatiegebied bij de Maasvlakte en naar het Waddenbeheer. Ik ben blij dat wij nog wat punten kunnen aanleveren voor dingen die niet helemaal goed lopen met de Maasvlaktedeal en dat de Minister daarnaar gaat kijken. Zo zou ik graag de samenwerking met alle Ministers willen. Dank daarvoor.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Dan gaan we naar de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik ben vooral blij met de toezeggingen rondom het behoud en het versterken van de binnenvaart. De Minister heeft vaker aangegeven dat ze dit belangrijk vindt, samen met ons, en daar geeft ze nu een vervolg op door ook in gesprek te gaan met de ASV. We moeten zo snel mogelijk komen tot reële en houdbare afspraken om onze binnenvaart te behouden. Dit is ontzettend belangrijk, ook voor onze toekomst, want de binnenvaart reikt tot de haarvaten van onze waterwegen.

Waar ik eigenlijk niks over heb gehoord is het ontbreken van de binnenvaartschippers in de Declaration of Nijmegen. Misschien kan de Minister vertellen welke stappen zij gaat ondernemen om de binnenvaartschippers daar ook bij te laten aansluiten.

Tot slot de congestieproblemen in de Rotterdamse haven. Er zijn 23 oplossingsrichtingen. Het is ontzettend belangrijk dat die oplossingsrichtingen snel worden uitgewerkt en dat we snel in actie komen met de hele keten, zodat we dat snel kunnen oplossen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Von Martels, CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het is opvallend hoe eensgezind deze commissie is en dat doet mij deugd. Ook de koers die de Minister vaart, is mij welgevallen. Ik ben benieuwd hoeveel toezeggingen u genoteerd heeft, voorzitter, want volgens mij zijn het er nogal een aantal en daar ben ik uitermate tevreden over. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan kijk ik naar de Minister. Wil zij direct overgaan tot beantwoording? Dat is het geval.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben blij dat we inderdaad met zijn allen aan dezelfde kant van het touw trekken en in hele constructieve sfeer dit algemeen overleg kunnen voeren. Ik denk dat het in het belang van de sector is dat we allemaal op dezelfde manier vooruit willen.

De specifieke vraag over de walstroom: de collega van Financiën gaat daarover. Het is niet zozeer dat het niet zou kunnen, maar door de Staatssecretaris voor Belastingen wordt aangegeven dat men zo min mogelijk uitzonderingen wil. Dat is één argument waarom zij niet positief waren, want het is ingewikkeld om het in het systeem te verwerken. Het

andere argument is dat het om inkomsten gaat die zijn ingeboekt bij Financiën en die dan wegvallen. Op beide punten heb ik u toegezegd dat ik het verzoek nog een keer herhaal bij Staatssecretaris Snel. Het is dus niet zo dat het wetstechnisch niet zou mogen, maar ik heb de redenen genoemd waarom we het tot nu toe niet voor elkaar hebben gekregen. De heer Laçin had een punt dat ik nog niet ben ingegaan op de betrokkenheid van alle partijen bij de Declaration of Nijmegen. Het is natuurlijk een vrijwillig proces, het is niet bindend en er zit geen kader aan vast. Natuurlijk zou het fijn zijn als in de loop van de tijd zich meer partijen willen aansluiten. Dat is gewoon ook prima mogelijk. Ik denk dat het goed is om in het gesprek met de ASV, dat ik toch ga hebben, te vragen hoe zij hier tegen aankijken. Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat we een green deal met zijn allen doen, want anders bereiken we uiteindelijk nog niet wat we zouden willen bereiken. Ik ga dat daarin meenemen.

De heer **Laçin** (SP):
Dat lijkt me een heel strak plan.

De **voorzitter**:
Ik zie dat er mogelijk nog één beantwoording is? Ik kijk naar de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, over de sluizenbediening. Rijkswaterstaat is bezig te onderzoeken waar we die kunnen verbeteren. In het najaar is dit onderzoek afgerond. Het lijkt mij goed, omdat het ook uw warme belangstelling heeft, dat we u daarover informeren zodra het onderzoek is afgerond. Dan heeft u ook wat meer zicht op wat we precies gaan doen. Voorzitter, dan ben ik volgens mij door de beantwoording heen.

De **voorzitter**:
Die conclusie had ik ook. Zowel de Kamerleden als de Minister hebben zich voorbeeldig gedragen, getuige dit vlotte AO met veel toezeggingen. Die ga ik nu voor iedereen herhalen, zodat iedereen weet wat we hebben afgesproken vandaag.
Er komt een verzamelbrief. In die verzamelbrief zullen een heel aantal zaken worden aangestipt. Mocht de Minister op een van de toezeggingen toch graag in een aparte brief willen terugkomen, vraag ik haar om dat even aan te geven.
De Minister zal zich in ieder geval inzetten voor een integrale visie op de toekomst van het mainportbeleid van de havens en de Kamer hierover informeren.
De Minister zal in gesprek gaan met de ASV over de verschillen met Duitsland en de Kamer hierover informeren.
De Kamer zal, zodra er meer duidelijkheid is over de oplossing van het probleem van de congestie in de haven van Rotterdam, worden geïnformeerd.
In de verzamelbrief zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de maritieme servicehaven Flevoland.
In de verzamelbrief zal de Minister de Kamer informeren over de voortgang van het bunkerlicentiesysteem in Rotterdam.
De Kamer zal in de verzamelbrief worden geïnformeerd over de Waddenconferentie en over het illegaal vissen in de voordelta.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk niet dat het aan mij is om de Kamer te informeren over dat illegaal vissen. Dat zal mevrouw Schouten doen, dus dat komt dan niet in mijn verzamelbrief terecht.

De **voorzitter**:

Maar we zullen het wel noteren en in de gaten houden dat Minister Schouten daarop terugkomt richting deze Kamer.

Voor de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de review ten aanzien van de sluis bij IJmuiden.

In de verzamelbrief zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de afspraken van de Maasvlakte 2, over de specifieke punten van mevrouw Van Tongeren, die daar ook nog informatie over aanlevert richting de Minister. Dus dat is ook een toezegging van mevrouw Van Tongeren aan de Minister.

De Kamer zal worden geïnformeerd over de haalbaarheid van het meten aan de pijp.

Daarnaast zal de Kamer de onderzoeksresultaten inzake de problematiek rondom cruiseschepen ontvangen, liefst voor de zomer maar in ieder geval zo snel mogelijk.

Ten slotte zal de Kamer in het najaar worden geïnformeerd over het onderzoek voor de mogelijke zelfbediening van sluizen, de update van de sluizen en hoe daarmee wordt omgegaan.

Dat zijn een heel aantal toezeggingen en toch is er nog behoefte aan een VAO, dat is aangevraagd door de PVV-fractie. Dus dat zullen wij doorgeven aan de plenaire griffie.

Hiermee komen wij aan het einde van de vergadering van onze commissie van vandaag. Ik wens u allen een gezegende dag toe.

Sluiting 11.34 uur.