

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 87

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 juli 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben de enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Milieu over drie brieven inzake Zee- en Binnenvaart (Kamerstuk 30 490, nr. 23, Kamerstuk 33 000 A, nr. 66 en 30 175, nr. 149)

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 4 juli 2012.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Crijns

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de *VVD-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de door het kabinet gestuurde stukken. Deze leden hebben bij de stukken nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de *PvdA-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken en hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de *PVV-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken, maar hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen of het maken van opmerkingen.

De leden van de *CDA-fractie* hebben kennis genomen van de stukken en hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de *SP-fractie* hebben kennis genomen van de verschillende stukken en hebben nog een aantal vragen.

De leden van de *D66-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken, maar hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen of het maken van opmerkingen.

De leden van de *GroenLinks-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken, maar hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen of het maken van opmerkingen.

De leden van de *ChristenUnie-fractie* hebben kennis genomen van de stukken en willen daarover een aantal vragen stellen.

De leden van de *SGP-fractie* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken, maar hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen of het maken van opmerkingen.

De leden van de *fractie van de Partij voor de Dieren* hebben met belangstelling kennis genomen van de stukken, maar hebben thans geen behoefte aan het stellen van vragen of het maken van opmerkingen.

Algemeen

De leden van de *VVD-fractie* constateren dat de binnenvaartsector goed innoveert als het gaat om milieumaatregelen. De uitstoot van CO₂ is drie tot zes keer lager dan bij transport over de weg. De zwaveluitstoot is goed beperkt. Alleen als het gaat om fijnstof/ NO_x wordt de sector ingelopen door wegverkeer. Dit omdat schepen een veel langere levensduur kennen dan vrachtwagens. Nieuwe schepen stoten 90% minder fijnstof uit dan wegverkeer, maar de oude(re) schepen blijven hierbij ver achter. Vandaar dat oude schepen vergroend dienen te worden. In 2010 is de *VERS*-regeling, die hiervoor bestond, beëindigd.

Er is al enige tijd een initiatief gaande, de «*Innovatieschuur*», waarin naar manieren wordt gezocht om alle onderzoek en kennis over vergroening te bundelen en te stimuleren. Er is al een kwartiermaker aangesteld. De leden van de *VVD-fractie* vragen de minister welke rol zij ziet voor de overheid met betrekking tot dit initiatief.

Een tweede mogelijkheid om de sector te vergroenen ligt in het bevorderen van transparantie in de sector zodat voor klanten duidelijk wordt welke vervoerders «groen» zijn. Nu leveren groene investeringen niets op voor de vervoerder, omdat er een verlader/bevrachter tussen hen en de

klant zit, die simpelweg voor de goedkoopste optie gaat. Door de introductie van een label zou duidelijk kunnen worden gemaakt duidelijk welke schepen groen zijn. Ook zouden vraag en aanbod direct op elkaar afgestemd kunnen worden, zonder tussenkomst van een bevrachter, zodat gekozen kan worden voor een groene vervoerder. De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden de minister ziet om de transparantie over groene schepen te vergroten – bijvoorbeeld door middel van labels of een directe koppeling van vraag en aanbod – en daarmee de sector verder te vergroenen. Kan de minister daarop ingaan?

De leden van de CDA-fractie zien in de binnenvaart een duurzaam en aantrekkelijk alternatief, naast vervoer per weg of per spoor. Op dit moment wordt ruim 30% van het binnenlands transport verzorgd door de binnenvaart. De binnenvaart is dus een grote speler in de vervoersmarkt en ook een aantrekkelijke vervoerder, omdat door innovatie van scheepsmotoren deze vorm van vervoer steeds duurzamer wordt. Ook is binnenvaart vervoer een goedkope vorm van vervoer. Met belangstelling hebben genoemde leden daarom kennisgenomen van de plannen van de minister om te investeren in het waterwegennet en de daarbij behorende infrastructuur. De aanleg van de tweede sluisolk bij Eefde wordt verwelkomd. Deze voorziening dringt de wachttijden terug, hetgeen zich weer terug vertaalt in economische voordelen. Voordelen voor zowel schippers en ondernemers in de binnenvaart, als voor de ontvangers van lading en opdrachtgevers voor het transport. De tweede sluisolk bij Eefde vermindert daarnaast de kwetsbaarheid van de verbinding. Geen overbodige luxe zoals bleek in januari jongstleden, toen de bestaande sluisdeur naar beneden stortte en scheepvaart enige weken onmogelijk was. Genoemde leden willen naar aanleiding van dit voorval weten wat de totale schade is geweest, die de overheid hierbij geleden heeft? De minister heeft geregeld dat gedupeerde schippers een voorschot kunnen krijgen op geleden schade. Hoe groot is dit voorschot? Hoe verhoudt zich dit bedrag tot de geleden schade? De minister geeft aan dat de procedure voor verkrijging van het voorschot laagdrempelig is. Kan de minister op dit punt wat meer in detail treden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de minister eind 2012 een voorkeursbeslissing wil nemen voor opwaardering van de Twentekanalen. Nu is bij de kanalen sprake van achterstallig onderhoud. Kan de minister aangeven hoe het achterstallig onderhoud heeft kunnen ontstaan? Tot welke kosten leidt dit? De leden willen graag weten van de minister of het achterstallig onderhoud kan leiden tot vertraging van de opwaardering. De aan het woord zijnde leden kunnen zich ook vinden in de aanpak van het knelpunt lekkkanaal. Het gaat hier om de aanleg van de derde kolk voor de Beatrixsluis, in combinatie met verbreding van het kanaal. Deze aanpassing loopt in de pas met de schaalvergroting van de binnenvaartschepen zelf en is daarmee toekomstbestendig. De leden van de CDA-fractie stemmen hiermee in maar vragen in hoeverre andere vaarwegen aangepast zijn op de vergroting van binnenvaartschepen. Is het denkbaar dat het probleem van het lekkkanaal zich elders ook gaat voordoen? Graag een reactie hierop van de minister.

Het akkoord met België over de bouw van een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen is naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie eveneens een belangrijke stap voorwaarts. In de afspraken over de financiering is een verdeelsleutel opgenomen. Kan de minister op hoofdlijnen aangeven hoe die verdeelsleutel tot stand is gekomen en wat hiervoor als basis dient?

De leden van de SP-fractie zijn positief over de voorkeursbeslissingen voor de Prinses Beatrixsluizen en sluis Eefde, en zijn het eens met de minister dat een optimaal netwerk van vaarwegen de concurrentiekracht van de binnenvaart in Nederland zal versterken. Voornoemde leden

maken zich wel zorgen over de staat van andere sluizen in Nederland. Op termijn zullen er meer knelpunten op de vaarwegen ontstaan door achterstallig onderhoud aan sluizen, bijvoorbeeld de Kreekraksluis, Sluis Delden en Volkeraksluis. Deelt de minister de mening dat meerdere sluizen op korte termijn moeten worden aangepakt, en zo ja, hoe denkt de minister hier op in te gaan zetten?

Het achterstallige onderhoud van de vaarwegen in Friesland en Groningen wordt deels aangepakt door deze onder het beheer van het rijk te laten vallen. De provincies houden de zijtakken van het Van Harinxmakanaal en het Wijnschoterdiep/Rensel in eigendom, omdat het rijk deze heeft afgekocht. De leden van de SP-fractie vinden het van belang dat de minister aangeeft bij de provincies dat deze zijtakken goed onderhouden moeten worden door de provincie. Ook de haarvaten van het vaarwegennet zijn van groot belang. Zijn hier afspraken overgemaakt en kan de minister dit toelichten?

De leden van de SP-fractie constateren dat niet alleen de vaarwegen in Friesland en Groningen last hebben van achterstallig onderhoud. Voornoemde de leden vragen hoe andere vaarwegen worden aangepakt. Bijvoorbeeld de Brabantse en Limburgse kanalen, waar 3,8 miljoen ton lading over wordt vervoerd, overwegend door kleine schepen. Om deze kanalen in de toekomst goed te kunnen blijven benutten en te voorkomen dat een omgekeerde modalschift richting wegvervoer plaatsvindt, is het van groot belang vitale onderdelen van deze kanalen goed te blijven onderhouden en bij vervanging aan te passen aan actuele scheepsdimensies. Nu al is sprake van achterstallig onderhoud en problemen met de diepgang. De leden van de SP-fractie vragen ook hier aandacht voor. Kan de minister hier nader op ingaan?

Verder willen de leden van de SP-fractie nogmaals aandacht vragen voor de CCR-regels (Centrale Commissie voor de Rijnvaart), die het voortbestaan van veel kleine binnenvaartschepen in gevaar brengt, omdat deze aan onmogelijke eisen zouden moeten gaan voldoen. De minister heeft naar aanleiding van vragen van de SP-fractie toegezegd om er aan te werken deze achterlijke eisen van tafel te krijgen. Heeft de minister al iets bereikt om deze eisen van tafel te krijgen? Is de minister het met de leden van de SP-fractie eens, dat de meeste van de CRR-regels niets te maken hebben met veiligheid, maar meer met doorgeslagen bureaucratie? In 2001 is er in opdracht van de Duitse minister van verkeer een onderzoek gedaan naar de gevolgen van overgangsbepalingen voor binnenvaartschepen (Forschungsbericht FE-Nummer: 30 318/2000). De uitkomst was toen dat de veiligheidstechnische voorschriften voor bestaande schepen voldoende zijn. Vanwaar dan tien jaar later deze absurde regels vanuit het ROSR (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn)? Terwijl juist de binnenvaart over het algemeen een zeer veilige manier van transport is. Kan de minister hier nader op ingaan en verder nog toelichten welke middelen ze heeft om de ondergang van de kleine binnenvaart door deze regels te voorkomen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in het MIRT € 125 mln. staat opgenomen voor de aanpak van de sluis bij Eefde én de verruiming van de Twentekanalen. Na aftrek van het bedrag voor Eefde (€ 70 mln.) blijft er nog genoeg over voor de verruiming van de Twentekanalen, maar er is hier ook nog veel achterstallig onderhoud. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het klopt dat de minister onderhoud en verruiming nu samen neemt, en dat de minister stelt dat er niet voldoende geld beschikbaar is voor de verruiming. Kan de minister hier een reactie op geven?

Voornoemde leden vragen hoe groot de onderhoudsachterstanden zijn in miljoenen euro en hoeveel de verruiming van de kanalen kost – zonder het aanpakken van deze achterstanden – en hoeveel het kost als onderhoud en verruiming integraal worden aangepakt. Ook vragen deze

leden of de minister kan aangeven hoe het achterstallig onderhoud heeft kunnen ontstaan en hoe wordt voorkomen dat het wegwerken van het achterstallig onderhoud leidt tot vertraging van de gewenste verruiming van de Twentekanalen.

Nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Kabinetsstandpunt en aanbieding van het advies van de gevolgmachtigd vertegenwoordigers van de zeescheepvaart

De leden van de VVD-fractie constateren dat de minister het advies van de sector over een nieuwe structuur overneemt. De sector heeft de kwestie zelf voortvarend aangepakt en er bestaat dan ook sectorbrede steun voor de nieuwe structuur. Voornoemde leden hebben hierover slechts één vraag. Nu de minister het sectorvoorstel over de nieuwe loodsgeldtariefstructuur overneemt, stemt de minister hiermee dan tevens in met het voorstel om short sea schepen en de binnen/buitenvaart vrij te stellen van loodsplicht onder het nieuwe regime?

De leden van de PvdA fractie hebben kennis genomen van de brief over de loodsplicht nieuwe stijl. Voornoemde leden rest één belangrijke vraag. Staat de minister nog steeds achter haar uitspraak dat de binnen/buitenvaart en de short sea schepen een belangrijk onderdeel uitmaken van de Nederlandse maritieme sector en dat daar in de plannen voor een Loodsplicht Nieuwe Stijl recht aan moet worden gedaan? Kan de minister een toelichting geven over hoe, en in welke mate, zij haar uitspraak denkt terug te vinden in het uitgewerkte voorstel, dat na het reces naar de Kamer zal worden gestuurd?

De leden van de SP-fractie staan positief tegenover Loodsplicht Nieuwe Stijl. Kan de minister alleen nog ingaan op de mogelijke nadelige uitwerking van de Loodsplicht Nieuwe Stijl voor de short sea schepen?

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat de minister heeft toegezegd dat alle belanghebbenden gehoord zouden worden over de Loodsplicht Nieuwe Stijl en dat er eind dit jaar een definitief kader zou liggen voor een nieuwe systematiek. Klopt het, zo vragen voornoemde leden, dat er tot op heden geen stappen zijn gezet om de sector te betrekken bij de uitwerking van een nieuw voorstel en dat de sector op verzoek van de minister, onder grote tijdsdruk, een gezamenlijk advies heeft uitgebracht over de loodsgeldtariefstructuur? Kan de minister ervoor zorgen dat de Loodsplicht Nieuwe Stijl nu snel wordt opgepakt, zodat de afgesproken datum wordt gehaald, dat de sector bij de ontwikkeling ervan wordt betrokken en dat de sector voldoende tijd krijgt op het definitieve voorstel te reageren?

Evaluatie van de subsidie ten behoeve van de zoetwaterveren

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de evaluatie subsidie zoetwater veren. Zij zijn verheugd dat de rijkssubsidie aanjager is geweest van een investeringsprogramma op basis van co-financiering. Ook constateren deze leden met tevredenheid dat de subsidie conform haar doelstelling is aangewend. Tegelijkertijd zijn genoemde leden bezorgd omdat de provincies in de situatie, die aanleiding was rijkssubsidie aan te vragen, geen aanleiding hebben gezien om een structurele oplossing te vinden. Gunstige uitzondering is de provincie Gelderland, die ten behoeve van de exploitatie van zoetwater veren een fonds heeft opgericht en daarmee een structurele oplossing heeft gecreëerd. Kan de minister aangeven hoe zij tegenover nieuwe aanvragen staat die, zoals uit de evaluatie blijkt, verwacht mogen worden? Gaat de minister die aanvragen afwachten of treedt zij naar aanleiding van de evaluatie in

gesprek met het IPO? De aan het woord zijnde leden zijn overigens geen voorstander van een nieuw subsidieprogramma.

Effectprognose 2011 luchtkwaliteit Maasvlakte 2

De leden van de PvdA fractie zijn tevreden over de resultaten van de eerste effectrapportage luchtkwaliteit Maasvlakte 2. In tegenstelling tot de inzet van de minister vinden de leden echter dat eventuele ruimte in de plafonds niet per definitie gebruikt moet worden om maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit terug te draaien. Er moet ook sterk overwogen worden die ruimte te gebruiken voor gezondheidswinst. Daarnaast geeft een dergelijke opstelling niet het gewenste signaal tot blijvende investeringen in het verbeteren van de luchtkwaliteit. Graag een reactie van de minister hierop.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de effectprognose luchtkwaliteit Maasvlakte 2. Zij hebben zorgen over het feit dat ook in deze prognose knelpunten naar voren komen, die in eerdere prognoses eveneens te zien waren. Omdat het maatregelenpakket nog net voldoet om de knelpunten weg te nemen, neemt de minister nog geen aanvullende maatregelen. De minister geeft aan daarmee te willen wachten tot de prognose van 2012 bekend is. Deze beslissing lijkt de leden van de CDA-fractie niet logisch als de minister geen reden heeft om aan te nemen dat er «vanzelf» verbetering is te verwachten. Graag een reactie hierop van de minister.

II Reactie van de minister

Inleiding

Hierbij zend ik u mijn reacties op de vragen en opmerkingen die enkele fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 28 juni 2012 aan mij hebben voorgelegd. Ik zal mijn reacties ordenen naar onderwerp. Allereerst de vragen over binnenvaart (duurzaamheid, CCR, infrastructuur), daarna die over loodsgeldtariefstructuur, de zoetwaterveren, luchtkwaliteit 2^e Maasvlakte. Ik sluit af met een antwoord op enkele toezeggingen uit het Algemeen Overleg binnenvaart van 19 januari 2012.

Binnenvaart

Duurzaamheid

De leden van de **VVD-fractie** vragen welke rol ik zie voor de overheid met betrekking tot het initiatief de «Innovatieschuur», gericht op vergroening van de bestaande vloot.

De Innovatieschuur beoogt slimme technologische maatregelen te ontwikkelen waarmee op kosteneffectieve wijze bestaande binnenscheepsmotoren schoner gemaakt kunnen worden. Ik heb vorig jaar juist om deze reden de Milieuverbeterplannen gelanceerd. Na een uitvraag binnen de sector, die op brede belangstelling mocht rekenen, zijn uiteindelijk vier projecten gegund, die momenteel in uitvoering zijn. De kennis die in deze demonstratieprojecten wordt ontwikkeld, komt ter beschikking aan de gehele binnenvaartsector. Ik heb hier in totaal € 2,5 mln in geïnvesteerd. Ik zal de resultaten van de milieuverbeterplannen actief delen met de initiatiefnemers van de Innovatieschuur, opdat beide acties elkaar maximaal kunnen versterken.

De leden van de **VVD-fractie** vragen verder welke mogelijkheden ik zie om de transparantie over groene schepen te vergroten – bijvoorbeeld door middel van labels of een directe koppeling van vraag en aanbod – en daarmee de sector verder te vergroenen.

Vorig jaar is op initiatief van de sector de Green Award voor de binnenvaart gelanceerd. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een startsubsidie verleend. Het doel hiervan is dat schone schepen herkend worden, en dat verladers een instrument aangereikt krijgen om schone schepen te kiezen. Binnenschepen die aan bepaalde duurzaamheidseisen voldoen, komen in aanmerking voor een certificaat. Verschillende organisaties, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam en enkele banken, bieden financiële voordelen aan houders van een Green Award Binnenvaart. Inmiddels hebben al 300 binnenschepen een dergelijk certificaat.

CCR-regels met betrekking tot kleine schepen

De leden van de **SP-fractie** vragen van mij een reactie op de noodzaak en gevolgen van CCR-regels voor kleine schepen.

Tijdens het algemeen overleg van 19 januari j.l. heb ik de Kamer toegezegd haar op de hoogte te houden van de stand van zaken in de CCR, en daarover in de tweede helft van 2012 te rapporteren. Zoals ik destijds al aangaf, gaat het hier hoofdzakelijk om het ter discussie stellen van afspraken die in het verleden in internationaal verband, en in overleg met de Europese binnenvaartorganisaties, zijn gemaakt. Daarvoor is internationale besluitvorming met unanimiteit nodig en dat is een complex proces. Ik zal uw Kamer over de voortgang daarvan na de zomer, samen met de rapportage over de voortgang van het Transitiecomité, nader informeren.

Infrastructuur

Twentekanalen

De leden van de **CDA-fractie** en de **ChristenUnie-fractie** vragen mij verder naar de voorkeursbeslissing over de opwaardering van de Twentekanalen en de samenhang met het achterstallig onderhoud.

Ik pak vanwege samenhang en efficiencyoverwegingen de opwaardering en het achterstallig onderhoud samen aan. Op dit moment worden de planstudie Verruiming Twentekanalen fase 2 en de ramingen voor het integraal onderhouden en verruimen van de Twentekanalen opgesteld. Deze ramingen zijn naar verwachting dit najaar definitief. Op basis daarvan is eind 2012 een voorkeursbeslissing voor de verruiming (fase 2) van de Twentekanalen voorzien, conform de afspraken in het MIRT. De oplevering is voorzien in 2017. Ik zal de Kamer, conform mijn toezegging tijdens het AO van 28 juni jl, hierover eind dit jaar nader informeren.

Sluizen algemeen

De leden van de **CDA-fractie** stemmen in met de aanpak van de Beatrixsluis maar vragen zich af in hoeverre op andere vaarwegen wordt ingespeeld op de schaalvergroting van binnenvaartschepen.

Bij infrastructuuraanpassingen aan kunstwerken is zowel het oplossen van de wachttijdproblematiek als het inspelen op schaalvergroting belangrijk. Schaalvergroting van binnenvaartschepen wordt meegenomen in het ontwerp van varianten bij MIRT-projecten. Dit is bijvoorbeeld gedaan bij de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de Maasroute. Op basis van vlootverwach-

tingen, de streefbeeld en voor rijksvaarwegen en de kosten-batenverhoudingen van oplossingen wordt steeds bezien op welke manier er op schaalvergroting wordt ingespeeld.

De leden van de **SP-fractie** zijn positief over de voorkeursbeslissingen voor de Prinses Beatrixsluizen en sluis Eefde, maar vragen naar de staat van andere sluizen in Nederland en of ik van mening ben dat bijvoorbeeld de Kreekraksluis, Sluis Delden en Volkeraksluis op korte termijn moeten worden aangepakt.

Voor de andere sluizen in Nederland geldt dat we in de Nationale Markt- en Capaciteitanalyse Vaarwegen (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 196) hebben geanalyseerd welke sluizen er op termijn een capaciteitsknelpunt zullen gaan vormen. Naast sluis Eefde en de Beatrixsluizen, worden ook capaciteitsknelpunten verwacht bij o.a. de Kreekraksluizen, sluis Delden en de Volkeraksluizen. Voor de Volkeraksluizen loopt nu een MIRT-verkenning en voor de andere twee sluizen is het besluit om een verkenning te starten aan mijn opvolger.

Binnen het programma om het achterstallig onderhoud op de rijksvaarwegen weg te werken, worden verder ook de onderhoudsachterstanden bij verschillende sluizen aangepakt. Dit programma loopt tot en met 2016. De omvang en planning van vervanging van de kunstwerken daarna is nog onzeker. Hierover vindt pas besluitvorming plaats als er meer informatie is. In het verlengde Infrastructuurfonds is voor het Beheer en Onderhoud van wegen, vaarwegen, spoor en water voor in de periode 2021–2028 een reservering getroffen van € 24,4 miljard (zie tevens Kamerstuk 32 500 A, 32 660, nr. 83).

Sluis Terneuzen

De leden van de **CDA-fractie** vragen mij naar meer inzicht in de verdeelsleutel van de afspraken over de nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen.

Een goede toegankelijkheid van de kanaalzone Gent Terneuzen is een gezamenlijk Vlaams-Nederlands belang. De nieuwe grote zeesluis biedt enerzijds een oplossing van het knelpunt van oplopende wachttijden voor de binnenvaart en anderzijds biedt de zeesluis als enige alternatief een oplossing voor het schaalprobleem en groeiperspectief voor de Zeeuwse Delta. De aanleg van de nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen en de kanaalaanpassingen (waaronder de kunstwerken) zijn met elkaar verbonden en zijn geraamd op zo'n € 2 miljard:

- De nieuwe sluis wordt geraamd op € 1 005 miljoen (€ 930 miljoen + € 75 miljoen voor 30 jaar onderhoud, excl. BTW, prijspeil 2008)
- De kosten van de kanaalaanpassingen (inclusief kunstwerken) zijn geraamd op bijna € 1 miljard (excl. BTW, prijspeil 2008).

Nederland draagt € 141,9 miljoen bij voor de sluis (en het onderhoud gedurende 30 jaar) en maximaal € 150 miljoen (een *lump sum* van 15 procent van de totale kosten van de sluis) voor alle additionele kosten voor kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied als gevolg van de keuze voor de grote zeesluis. Daarnaast komen uiteraard de voorziene vervangingskosten van kunstwerken op Nederlands grondgebied voor rekening van Nederland, die noodzakelijk zijn vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur.

De MKBA scoort voor Vlaanderen en Nederland samen inderdaad positief in het scenario voor hoge economische groei. In de overige twee scenario's scoren de beide andere alternatieven beter. Deze sluisalternatieven bieden echter geen oplossing voor het schaalprobleem.

In de verkenning is er van uitgegaan dat in een GE scenario in 2040 een volume van zo'n 120 miljoen ton de kanaalzone zal aandoen. Voor de te

behalen baten zijn de transportkosten leidend. Hoe minder oponthoud een lading heeft, hoe lager de transportkosten zijn en hoe hoger de baten zijn. De grote zeesluis levert het hoogste tijdvoordeel.

In het licht van de baten voor Vlaanderen en Nederland en de kosten die beide landen dragen kan ik zeggen dat mijn overeenkomst met minister Crevits over de grote nieuwe zeesluis bij Terneuzen evenwichtig is.

Sluis Eefde

De leden van de **CDA-fractie** willen graag meer inzicht in de totale schade, die de overheid heeft geleden bij de stremming van sluis Eefde eerder dit jaar. Ook willen ze graag meer informatie over de verleende voorschotten en schade voor bedrijven.

De kosten voor het Rijk die zijn gemoeid met de herstelwerkzaamheden van de sluisdeur bedragen naar verwachting ca. € 3,75 mln. De kosten voor de rijksoverheid kunnen verder oplopen als er aanvullend schadevergoedingen moeten worden uitbetaald.

Er zijn 16 verzoeken op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 bij mij ingediend. Circa 10 bedrijven hebben aangegeven dat zij, niet op grond van de Regeling maar, op basis van het civiele aansprakelijkheidsrecht schadevergoeding zullen eisen. Eén bedrijf heeft aangegeven een civiele schadevergoeding te willen vorderen van € 6,5 miljoen. De andere bedrijven hebben dat nog niet bekend gemaakt.

De Regeling maakt het mogelijk om een voorschot te krijgen. Daarvan hebben twee schippers gebruik gemaakt. De voorschotprocedure is laagdrempelig. Het indienen van een schriftelijk verzoek is voldoende. Rijkswaterstaat heeft de schippers actieve ondersteuning aangeboden bij het opstellen van hun verzoek. Na verkregen advies van een externe commissie zijn in februari aan beide schippers voorschotten uitgekeerd. Er is soepel omgegaan met de eisen voor spoedeisendheid (in totaal ging het om 1 × € 17 000,- en 1 × € 6 000,-).

De totale hoogte van de claims is nog niet geheel bekend. In een aantal gevallen zijn de claims namelijk niet onderbouwd. Een onafhankelijke commissie beoordeelt de schadeclaims en zal mij hierover adviseren. Ik verwacht dat de conceptbeoordelingen eind juli aan mij en aan de verzoekers zullen worden voorgelegd door de commissie. Daarna volgt de definitieve besluitvorming.

Onderhoud

De leden van de **SP-fractie** vragen mij naar de afspraken over het onderhoud op de zijtakken van de Fries-Groningse kanalen.

Ik vind het met u van belang dat de provincies hun onderliggende en aansluitende netwerken goed onderhouden. Ook de provincies zijn deze mening toegedaan.

In het nieuwe convenant zijn hiervoor middelen beschikbaar gesteld, zodat de provincies deze vaarwegen in de toekomst kunnen onderhouden vanuit hun eigen verantwoordelijkheid.

Ik vertrouw er op dat de provincies dit goed oppakken. In Groningen is al gestart met het onderhoud van het Winschoterdiep. In de provincie Friesland zal de afkoopsom naar verwachting ook verstandig worden besteed.

De leden van de **SP-fractie** willen graag van mij weten hoe het onderhoud op bijvoorbeeld de Brabantse en Limburgse kanalen wordt aangepakt, ook in relatie tot kleine schepen en modal shift.

De aanpak van de geconstateerde achterstanden op Limburgse en Brabantse kanalen is onderdeel van het programma waarin het achterstallig onderhoud tot en met 2016 wordt weggewerkt. Ik onderken het belang om deze kanalen ook in de toekomst goed te blijven onderhouden. Verder wordt via het programma Beter Benutten met de regio gewerkt aan een overeenkomst om vanaf 2013 de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal aan te passen, zodat er verlengde klasse II-schepen kunnen varen. Het betreft een gezamenlijke investering door de betrokken gemeenten, de provincie en het rijk. Voorwaarde hiervoor is dat de decentrale overheden met regionale bedrijven een overeenkomst sluiten om 460 vrachtwagens per etmaal van de weg naar de binnenvaart te verplaatsen.

Kabinetsstandpunt nieuwe loodsgeldtariefstructuur

De leden van de **VVD-fractie** vragen of ik instem met het voorstel om short sea schepen en de binnen/buitenvaart vrij te stellen van loodsplicht onder het nieuwe regime? De leden van de **PvdA fractie** willen weten in hoeverre de binnen/buitenvaart en de short sea worden verwerkt in het voorstel, dat na het reces naar de Kamer zal worden gestuurd? De leden van de **SP-fractie** vragen een reactie op de mogelijke nadelige uitwerking van de Loodsplicht Nieuwe Stijl voor de short sea schepen? De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen naar snelle voortgang en een goede betrokkenheid van de sector bij de totstandkoming van de nieuwe structuur voor loodsplicht nieuwe stijl

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen de vraag of het klopt dat de sector op verzoek van de minister, onder grote tijdsdruk, een gezamenlijk advies heeft uitgebracht over de loodsgeldtariefstructuur.

Het gezamenlijke advies van de sector over de loodsgeldtariefstructuur is op initiatief van de sector zelf opgesteld. In mijn brief aan uw Kamer heb ik aangegeven het advies over te nemen.

De leden van de VVD-fractie, PvdA-fractie, SP-fractie en ChristenUnie-fractie stellen daarnaast vragen over de voorstellen «Loodsplicht Nieuwe Stijl» in relatie tot de loodsgeldtariefstructuur en de positie van short sea schepen en binnen/buiten schepen.

Het gezamenlijke advies van de sector over de loodsgeldtariefstructuur en mijn brief daarover aan uw Kamer, is een separaat traject wat parallel loopt aan het traject «Loodsplicht Nieuwe Stijl». Het voorstel over de «Loodsplicht Nieuwe Stijl» van de Rijkshavenmeesters en het loodswezen wordt momenteel door mijn ministerie uitgewerkt in overleg met betrokken partijen, inclusief de sector. Mijn instemming met het gezamenlijke advies van de sector over loodsgeldtariefstructuur heeft voor de uitwerking van het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» geen gevolgen.

Met het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» wordt uitvoering gegeven aan de verdere flexibilisering van de loodsplicht. Hiermee wil ik meer maatwerk bieden aan de sector in het verkrijgen van een vrijstelling van de loodsplicht. Het is niet de bedoeling de loodsplicht te verzwaren, tenzij daar uit het oogpunt van veiligheid redenen voor zijn.

In de uitwerking van het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» is volop aandacht voor de positie van de short sea schepen en binnen/buiten schepen. Deze schepen zijn belangrijk voor de Nederlandse maritieme sector.

Onder de huidige loodsplicht zijn de mogelijkheden voor short sea schepen om een vrijstelling van de loodsplicht te verkrijgen zeer beperkt. In het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» wordt de mogelijkheid voor short sea schepen voor het verkrijgen van een vrijstelling van de loodsplicht verruimd. Vanwege het grote belang van de short sea voor de haven van Rotterdam, wordt voor die regio daarom een aparte categorie vrijstellingen voor de short sea voorgesteld.

Onder de huidige loodsplicht kunnen binnen/buiten schepen op basis van constructie eisen worden vrijgesteld van de loodsplicht. In het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» is opgenomen deze vrijstelling uit het oogpunt van veiligheid te vervangen door een vrijstelling waarbij ook de kapitein en bemanning worden beoordeeld, vergelijkbaar met de wijze waarop andere zeeschepen al worden beoordeeld. Deze beoordeling kan er toe leiden dat een binnen/buiten schip loodsplicht krijgt opgelegd.

Het voorstel «Loodsplicht Nieuwe Stijl» van de Rijkshavenmeesters en loodswezen is met betrokkenheid van de sector opgesteld. De uitwerking van het voorstel is door mijn ministerie opgepakt met al deze partijen. Het uitgewerkte voorstel ga ik in november 2012 breed consulteren. Ik informeer uw Kamer begin 2013 over de nieuwe systematiek. Hierna wordt het traject tot wijziging van wet- en regelgeving in gang gezet. In dat traject wordt de sector ook geconsulteerd.

Evaluatie van de subsidie ten behoeve van de zoetwaterveren

De leden van de **CDA-fractie** zijn verheugd over het subsidieprogramma, maar zijn tegelijkertijd bezorgd dat de provincies, met uitzondering van Gelderland, geen structurele oplossing hebben gecreëerd. De leden willen weten hoe ik tegenover nieuwe aanvragen sta. Daarnaast willen de leden weten of ik naar aanleiding van de evaluatie in gesprek ga met het IPO?

De verantwoordelijkheid voor de zoetwaterveren is in 1992 met de Wet Herverdeling Wegenbeheer overgedragen aan de decentrale overheden. Gelijkijdig zijn ook de financiële middelen – ruim HFL 1 mld. op jaarbasis – voor de overgedragen wegen, inclusief de zoetwaterveren, naar het Provincie- en het Gemeentefonds overgedragen. Met de eenmalige bijdrage uit 2007 heeft mijn ambtsvoorganger van Verkeer en Waterstaat de decentrale overheden expliciet de mogelijkheid geboden om door vervolgsbeleid te ontwikkelen een structurele oplossing te scheppen. Dat is in de provincie Gelderland ook gebeurd door de instelling van een provinciaal verenfonds.

Met afronding van de evaluatie is mijn betrokkenheid met betrekking tot de zoetwateren beëindigd. De verantwoordelijkheid voor het regionale en lokale wegennet, waarvan de zoetwaterveren deel uitmaken, ligt op grond van de Wet Herverdeling Wegenbeheer bij de decentrale overheden. Het is aan de decentrale overheden om ter zake hun verantwoordelijkheid te nemen. Als mij nieuwe aanvragen bereiken zal ik de aanvrager dan ook naar de decentrale overheden doorverwijzen.

Ik zie geen grond om over dit onderwerp een gesprek met het IPO of met de desbetreffende overheden te entameren. Uiteraard stuur ik de evaluatie ter informatie toe aan het IPO en aan de decentrale overheden die daaraan hebben meegewerkt en die in de evaluatie onderzocht zijn.

Effectprognose 2011 luchtkwaliteit Maasvlakte 2

De leden van de **PvdA-fractie** zijn tevreden over de resultaten van de eerste effectrapportage luchtkwaliteit Maasvlakte 2, maar vragen mij om eventuele ruimte in de plafonds niet per definitie te gebruiken om maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit terug te draaien. Er moet ook sterk overwogen worden die ruimte te gebruiken voor gezondheidswinst.

Alhoewel de effectprognose 2011 laat zien dat de luchtkwaliteit zich naar verwachting positief ontwikkelt in de regio, is het nog te vroeg om de conclusie te trekken dat er ruimte is voor aanpassing van de voorgenomen luchtkwaliteits-maatregelen. De maatregelen lijken volgens deze prognose voldoende effectief. Of we ook met minder of soepelere maatregelen toekunnen zal blijken na de effectprognose over 2012. Als die ruimte er is, zal met de partners bij de overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 gekeken worden naar de kosten en baten van de overeengekomen maatregelen. Naast de belangen van de leefomgeving rondom het havengebied van Rotterdam, spelen daarbij uiteraard ook de investeringskosten en de economische belangen een rol. Daar zal op dat moment een evenwichtige keuze in gemaakt moeten worden. Het is prematuur daar nu op vooruit te lopen.

De leden van de **CDA-fractie** vragen waarom ik niet nu al maatregelen neem, als ik geen reden heb om aan te nemen dat er verbetering in de huidige knelpunten gaat optreden.

De effectprognose 2011 laat (evenals de prognose van 2010) zien dat de luchtkwaliteit *zonder* het overeengekomen maatregelenpakket nog steeds knelpunten laat zien (normoverschrijdingen als gevolg van Maasvlakte 2). Uit de prognose blijkt ook dat het maatregelenpakket zoals dat thans is voorzien voldoende effectief is om deze normoverschrijdingen te voorkomen. Met de voorgenomen maatregelen doen zich dus *geen* knelpunten voor. Als de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit bij de effectprognose 2012 een bestendig beeld laat zien, kunnen we bezien of het maatregelenpakket kan worden herzien.

Toezeggingen Algemeen Overleg 19 januari 2012

Naast mijn antwoord op bovenstaande vragen van uw Kamer, ga ik hieronder graag in op drie toezeggingen die ik heb gedaan tijdens het Algemeen Overleg van 19 januari jl over scheepvaart en binnenvaart. Het betreft de volgende onderwerpen: korting haventarieven voor schone schepen, samenwerkings-voorstellen Havenalliantie en het aantal overtredingen rond de vaarroute bij de Wadden.

Korting haventarieven schone schepen

Wat betreft kortingen op haventarieven voor schone schepen is toegezegd dat ik dan wel de staatssecretaris de mogelijkheid van «clean ship» tarieven met de havens zal bespreken en de Kamer hierover zal informeren.

Uit overleg met de zeehavens is gebleken dat Nederlandse zeehavens voortvarend aan de slag zijn gegaan met het verlenen van kortingen op de haventarieven voor schonere schepen. Dit gebeurt op basis van de internationaal tot stand gekomen Environmental Ship Index (ESI). Havenbedrijf Rotterdam en de haven van Amsterdam zijn in 2011 gestart met het verlenen van kortingen op de haventarieven. In 2012 hebben Groningen Seaports en Tata Steel IJmuiden een kortingsstelsel ingevoerd. Per 1 januari 2013 volgt Zeeland Seaports. Buiten Nederland

zijn het vooral de havens in de zogenaamde Hamburg-Le Havre range die kortingen geven aan schone schepen. Ook buiten Europa is er interesse, zo voert de haven van Los Angeles per 1 juli 2012 ook een kortingsysteem in op basis van de ESI.

Om het effect van de maatregel verder te vergroten is het van belang dat meer buitenlandse havens volgen. Immers hoe meer havens korting geven, hoe aantrekkelijker het voor reders wordt om te investeren in schonere schepen. De Staatssecretaris van IenM en ik zetten ons daarom in om bij onze buitenlandse collega's draagvlak te creëren voor het belonen van schone scheepvaart.

Samenwerkingsvoorstellen Havenalliantie

De havenbeheerders in de Havenalliantie hebben recent een brancheorganisatie opgericht (de Brancheorganisatie Zeehavens, «BOZ»). Gesteld kan worden dat de samenwerking in de Havenalliantie heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de BOZ.

In de BOZ participeren de grootste vier havenbeheerders van Nederland en via regionale vertakkingen zullen ook de kleinere zeehavenbeheerders worden aangesloten.

De BOZ zal zich richten op gezamenlijke belangenbehartiging, maar ook op gezamenlijke visievorming ten aanzien van nationale en EU-wetgeving. Er zal, net als in de Havenalliantie, periodiek overleg plaatsvinden met de relevante ministeries. In dat overleg wordt steeds gezocht naar verbetering in de samenwerking. Gegeven de taakopvatting van het BOZ en ter vermijding van dubbelingen in overleg, zal de Havenalliantie opgaan in de BOZ en de activiteiten zoals geprogrammeerd in de Havenalliantie worden ingebracht in het overleg tussen BOZ en het ministerie.

Overtredingen vaarroute Wadden

Ook heb ik u toegezegd dat ik het aantal overtredingen zou melden dat in 2011 heeft plaatsgevonden door te dichte passages van schepen langs de kust in het Waddengebied. Ik kan u meedelen dat er 52 overtredingen hebben plaatsgevonden, waarvan er 50 hebben geleid tot een sanctie en er 2 zijn geseponeerd wegens gebrek aan bewijs.

Het aantal overtredingen in het jaar 2011 is met 15 gedaald ten opzichte van 2010, toen er 67 overtredingen zijn waargenomen.