

Vergaderjaar 2010–2011

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 112

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 juli 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 31 mei 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister d.d. 1 april 2011 over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 9 (24 691, nr. 111);**
- **de brief van de minister d.d. 21 februari 2011 met de antwoorden op vragen van de vaste commissies RU en I&M over het rapport van de Algemene Rekenkamer «Milieuvervuiling door zeeschepen, Terugblik 2010» (28 040, nr. 6);**
- **de brief van de minister d.d. 28 april 2011 met de reactie op het bericht in de Telegraaf «Topambtenaren helpen reder prijs hoog houden» (32 500-XII, nr. 71);**
- **de brief van de minister d.d. 18 mei 2011 met de lijst van vragen en antwoorden over de reactie op het bericht in de Telegraaf «Topambtenaren helpen reder prijs hoog houden» (32 500-XII, nr. 73);**
- **de brief van de minister d.d. 24 mei 2011 over het Tijdpad concessieverlening Waddenveren en Besluit Concessieverlening Waddenveren (32 500-XII, nr. 75);**
- **de brief van de minister d.d. 26 mei 2011 over de Termijnstelling effectprognose luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (30 175, nr. 113).**

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

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

Voorzitter: Houwers
Griffier: De Best

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Bommel, Houwers, Huizing, Jacobi, De Rouwe, Smeets en Van Tongeren,

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

De **voorzitter**: Welkom bij deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over zeehavens, zeescheepvaart en Waddenveren.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Over de voortgangsrapportage van het Project Mainportontwikkeling kan ik kort zijn. Het project ligt grotendeels goed op schema en ik complimenteer alle betrokkenen. In het Financieel Dagblad van 20 mei uit de directeur van het Havenbedrijf Rotterdam, de heer Hans Smits, zijn ongenoegen over het ontbreken van aandacht voor de haven. Hij zegt dat zowel het gevoel van urgentie als de doortastendheid ontbreken, die nodig zijn om Rotterdam de concurrentieslag te laten winnen. Graag een reactie van de minister. In hetzelfde artikel wordt gesproken over de dubbele milieueffectrapportage (MER). Bedrijven die nu in het havengebied aan de slag gaan moeten een aparte MER opstellen en aparte vergunningen aanvragen. Ik kom uit het zuiden en daar hebben we Chemelot, een bekend terrein met bedrijven als SABIC en DSM. De bedrijven daar hebben gezamenlijk één MER en één koepelvergunning. Dat is een win-winsituatie voor bedrijven en overheid, want het kost minder werk aan beide zijden. Het gaat daar tot grote tevredenheid. Graag hoor ik van de minister of een dergelijke constructie voor het Havenbedrijf Rotterdam tot de mogelijkheden behoort.

De PvdA-fractie ziet in het Waddengebied twee grote problemen. Het eerste probleem is dat sommige tankers heel dicht, binnen tien mijl, langs de kust varen. Het is een sluiproute geworden en de kustwacht heeft vorig jaar 67 schepen beboet. Als tankers geladen zijn met chemicaliën of olie, moeten ze eigenlijk 35 mijl afstand houden. Dat gebeurt dus niet, wat tot uiterst vervelende situaties kan leiden, en dat is nog een understatement. Zouden hogere boetes een oplossing zijn? Het tweede probleem is het overboord vallen van containers. De fracties van GroenLinks en de PvdA hebben in het verleden gezamenlijk moties ingediend over het sjoeren van containers. Argos-radio meldde in de uitzending van 14 mei dat uit een inspectierapport bleek dat op 50% van de schepen niet goed gesjord is en dat in 60% van de gevallen de gegevens op de ladingpapieren niet kloppen. Dit heeft ons zeer verontrust. Is de minister het met de PvdA-fractie eens dat het overboord vallen van containers tot zeer gevaarlijke situaties kan leiden voor het milieu, de scheepvaart en de volksgezondheid? Je moet er niet aan denken dat op een mooie zomerse dag een container met radioactief afval op het strand aanspoelt. Het is mogelijk om containers te chippen, zodat je terug kunt kijken waar ze vandaan komen. Een van de oorzaken van fouten bij het sjoeren is dat de maatvoering niet universeel is. Wil de minister zich in groter verband voor deze problematiek inzetten?

Wat is de voortgang van de gronduitgifte bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam? Hoe verlopen de daadwerkelijke investeringen?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ik wil het alleen hebben over de concessieverlening voor de Waddenveren. De grootste spelers zijn op dit moment Doeksen, EVT en Waddentransport. We hebben de concessie niet in kunnen zien en daarom wil ik graag weten welke afspraken er precies zijn gemaakt over transport, de onderlinge verplichtingen en de verhoudingen daarin. Het is niet goed voor toeristen, bewoners, gebruikers en

reders, als de concessieverlening alleen een bevestiging is van de huidige situatie. Er is vanaf 2005 veel spanning ontstaan, vooral over het medegebruik. In 2005 is EVT gestart, met als doel toe te werken naar een zelfde systematiek als TESO op Texel heeft. Is het, gezien de concessieverlening die gaande is, mogelijk om in de komende jaren toe te werken naar een ingroeimodel, waarbij het aandeelhouderschap een plek krijgt? Stel dat in een concessie is neergelegd dat boten aan specifiek Nederlandse eisen moeten voldoen. Als je echter een boot invoert uit een EU-land, bijvoorbeeld Griekenland, dan hoef je niet aan die Nederlandse eisen te voldoen. Daar zit ergens een lacune. Wil de minister zich inzetten om die lacune eruit te krijgen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil het eerst hebben over de schepen die in het Waddengebied de wet overtreden, door te dicht langs de eilanden te varen. Mevrouw Smeets noemde al de 76 schepen die beboet zijn. Dit loopt de spuigaten uit. Ik vind dit aantal vrij fors. Wat vindt de minister daarvan? Zijn de boetes wel hoog genoeg? Ik denk dat het economisch uitkomt om een kortere route te nemen. Sommige schippers, en hun bazen, nemen daarom de boete maar voor lief. Wij moeten nagaan of de regels scherp genoeg zijn, de handhaving wel effectief is en de sancties wel hoog genoeg zijn. Graag een reactie van de minister. Mijn voorstel is om de bestaande regels strenger toe te passen en beter te handhaven.

EVT, Doeksen en andere veerdiensten proberen met recht en rede hun boterham te verdienen en een goede dienstverlening te bieden. In haar brief van 28 april geeft de minister aan dat zij met de concessie toe wil naar een redelijk tarief. Op de eilanden vraagt men zich af wat een redelijk tarief is en hoe dat wordt vastgesteld. Ik weet dat tariefsverhogingen goed geborgd zijn, maar over de hoogte van het tarief zijn vragen. In genoemde brief wordt daarover geen duidelijkheid gegeven. Wil de minister daarop nader ingaan? EVT heeft een aanvraag voor een concessie ingediend, waarop nog niet geantwoord is. Klopt dat en waarom is dat zo?

De Kamer heeft eerder aan de minister gevraagd welke eisen worden gesteld aan nieuwe veerdiensten, die nog in de huidige situatie toetreden, zolang de concessie nog niet definitief is verleend. Voldoet het nieuwe schip van EVT aan die eisen? Ik constateer dat de minister de eerste vraag wel heeft beantwoord, maar de tweede niet. Ik wil graag een duidelijk antwoord. Hoe zit het met verouderde schepen die van buiten komen? Artikel 3.7 van de Binnenvaartwet geeft de minister de bevoegdheid om specifieke eisen te stellen. Is dat hier ook het geval geweest en voldoet het nieuwe schip daaraan?

Uit de gelekte e-mails komt het beeld naar voren dat het Rijk en de huidige rederij onder één hoedje spelen. Ik moet erkennen dat de minister er duidelijk afstand van neemt en dat goed onderbouwt. Hoe zit het met het openbaredienstcontract (ODC)? In de gelekte e-mails schrijft het ministerie onder meer dat het ODC voor en door Doeksen is opgesteld. Dat staat in schril contrast met de beantwoording van de minister. Graag een reactie van de minister. Hoe staat het met de afronding van het onderzoek naar decentralisatie van de concessieverlening? Zoals de minister weet, is mijn fractie voorstander van het decentraliseren van de concessieverlening naar de provincie. Wanneer is dat onderzoek afgerond? Ook mijn fractie is voorstander van een model zoals op Texel, waarbij betrokkenen zelf beschikken over de aandelen en daarmee invloed kunnen uitoefenen. De situatie rond het veer Harlingen-Terschelling is heel anders en heeft ook een heel andere geschiedenis. De Kamer heeft destijds unaniem gekozen voor deze situatie, met gegronde redenen die ik nu niet ga herhalen. Hoe kan straks in de concessieverlening een maatschappelijk initiatief een kans krijgen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Uit de gelekte documenten (de e-mails) kan het beeld ontstaan dat het Rijk met een rederij heeft samengewerkt om concurrenten buiten de deur te houden. Er zou ook geconcludeerd kunnen worden dat iemand bewust een deel van de documenten gelekt heeft om het ministerie in een kwaad daglicht te zetten. Is dat ook het beeld dat de heer De Rouwe van de situatie heeft?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan niet beoordelen of er bewust gelekt is. Ik vind het niet mijn taak daar een oordeel over te hebben. Ik vind wel dat je als volksvertegenwoordiger gebruik moet maken van alle bronnen die er zijn, dus ook van documenten die gelekt zijn door slordigheden, bewuste acties of hacken. De minister zegt dat er niet bewust is samengewerkt rond het ODC. Wij hebben echter van EVT een e-mailwisseling gekregen, waaruit blijkt dat het ODC voor en door Doeksen geschreven is. Ik wil de minister daarmee confronteren.

De heer **Bashir** (SP): Er is bewust gelekt, want anders hadden wij die stukken niet. Wat doet de heer De Rouwe echter met die stukken? Het is duidelijk dat het Rijk met een rederij heeft samengespannen om een concurrent buiten de deur te houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben op dit moment bezig met die stukken. Ik heb een debat aangevraagd, ik heb er schriftelijke vragen over gesteld en ik heb er in meerdere AO's aandacht voor gevraagd. Vandaag doe ik dat weer.

De concessie is nog niet verleend, want dat zal pas plaatsvinden nadat eventuele rechtszaken achter de rug zijn. Ik kan me zo voorstellen dat die er gaan komen. Daarna komt een periode van vijftien jaar, waarin de veerdiensten het alleenrecht krijgen. Dat is een bewuste keuze. De argumenten voor die keuze ga ik niet herhalen. Wat gebeurt er als men zich, gedurende die lange rit, niet houdt aan de gestelde voorwaarden? Wie gaat dan handhaven, wie gaat controleren en wat zijn de sancties? Kan dat in het ergste geval leiden tot het intrekken van de concessie of tot versnelde aanbesteding? Dat lijkt me echter niet aannemelijk, omdat we tot op heden goede ervaringen hebben met de dienstverlening.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De minister en mijn fractie delen de zorgen over het milieu, de beschikbaarheid van grondstoffen en de welvaart van deze en toekomstige generaties. Onze havens zijn heel groot en spelen een belangrijke rol in het wereldvervoer. Ik heb echter een waslijst met voorbeelden van nodeloos vervoer over zee. Er gaat bijvoorbeeld 250 ton aan flesjes water van merk X naar Australië en 300 ton flesjes soortgelijk water van merk Y komt naar Nederland. Zo is er ook een voorbeeld van chocoladewafeltjes. Bovendien wordt er ongelooflijk veel leeg gevaren, wat niet efficiënt is. Denkt de minister na over het terugdringen van nodeloos vervoer over zee en het varen met lege schepen, met hierbij de zorg voor het milieu in het achterhoofd? Nederland is een van de grootste handelslanden en ook een groot deel van de illegale export komt via Rotterdam binnen. Van al het illegale hout in de wereld komt een ongelooflijk groot deel binnen via de haven van Rotterdam of een van onze andere havens. Het is merkwaardig dat die spullen gewoon de haven ingaan, de douane niet passeren, en vervolgens vertrekken naar het volgende land. Wij doen dus net alsof we niks horen of zien, ondanks de Nederlandse wetten en allerlei verdragen die Nederland getekend heeft. Niet lang geleden heeft een redelijk bekende milieuorganisatie daar walvisvlees ontdekt. Herkent de minister dit probleem en wil zij in Europees verband werken aan een oplossing? Het is heel vreemd als je geen handel in tijgerhuiden en olifantenslagtanden toestaat, maar wel faciliteert dat dergelijke zendingen langs onze douane gaan. Als we het niet zien, dan trekken we ons er blijkbaar niets van aan.

Dan is er nog de uitstoot van zeeschepen. De zee is ongeveer nog het laatste cowboygedeelte. Stookolie wordt vaak bijgemengd met de vreselijkste resten en dat geeft een ongelooflijke uitstoot. Wat kan Nederland doen om ervoor te zorgen dat hier alleen gebunkerd wordt met de allerschoonste olie? Hoe kunnen Nederlandse raffinaderijen zo op orde worden gebracht dat dat rare bijmengen niet meer gebeurt?

In mijn vorige functie, als directeur van de Stichting Greenpeace, ben ik naar de rechter gegaan in de zaak Probo Koala en de zaak van de Otapan. Ik ben van mening dat Nederland een zekere verantwoordelijkheid draagt voor wat met het gifschip Probo Koala is gebeurd. In Ivoorkust zijn veel slachtoffers gevallen, nadat het schip ten onrechte uit Nederland was vertrokken. Het ding is nu onder de naam Gulf Jash onderweg naar Bangladesh en wordt daar op een sloopstrand ontmanteld. Er zijn beelden van hoe dat gaat. Er vallen dodelijke slachtoffers en mensen raken gehandicapt. Bovendien werken daar kinderen en dat voldoet zeker niet aan onze afspraken met de International Labour Organisation (ILO). Ik denk dat de minister zich daar moreel verantwoordelijk voor voelt. Is de minister bereid om Bangladesh hulp te bieden om dat schip op ordentelijke wijze te slopen?

De Otapan is ten onrechte van Nederland naar Turkije gegaan om daar ontmanteld te worden. Er zat veel te veel gif in en daar heeft de vorige directeur van Greenpeace aangifte van gedaan. Er is een uitgebreid strafdossier met informatie over de kapitein, tussenpersonen en vergunningen, maar deze zaak wordt steeds maar niet voor de rechter gebracht. Nu moet je als parlementariër bijzonder terughoudend zijn om je in een lopende rechtszaak te mengen. Heeft de minister informatie over de voortgang van deze zaak? Het is immers een zaak die prominent in de media geweest is en Nederland heeft een reputatie hoog te houden. Milieudefensie en het Havenbedrijf Rotterdam hebben ten aanzien van de Tweede Maasvlakte afspraken gemaakt over de invulling van een pakket milieumaatregelen. Dit pakt behoorlijk goed uit. Het gaat om maatregelen die het Havenbedrijf zonder rijksbemoeienis kan nemen, dus dat zal de minister aanspreken. Het gaat over zaken zoals korting op havengeld, schone zeeschepen, walstroom en het zuinig omgaan met materiaal. Kan de minister bevorderen dat andere Nederlandse havens dit ook doen? Kan de minister in Europees verband andere grote havens aanmoedigen om het voorbeeld van Rotterdam te volgen? Er wordt gesproken over privatisering van het Havenbedrijf Rotterdam. Kan de minister garanderen dat de afspraken die destijds gemaakt zijn met Milieudefensie blijven bestaan, ook als er besloten wordt te privatiseren?

Ik sluit me aan bij de door collega's gestelde vraag over scheepvaartroutes langs de Waddeneilanden.

Wordt er uit Nederlandse havens kernafval of kernmateriaal per zeeschip vervoerd? Kan de minister mij informeren over de veiligheidsmaatregelen die daarbij getroffen worden en welke kosten daarmee gemoeid zijn?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de beschuldigingen van malversaties bij Waddenveren. Rederij Doeksen zou ten onrechte bevoordeeld zijn, waardoor EVT schade zou hebben ondervonden. Als dat waar is, dan is dat een kwalijke zaak, temeer omdat ambtenaren hierin een rol gespeeld zouden hebben. De minister heeft al eens geprobeerd om de Kamer schriftelijk gerust te stellen. Ik heb echter nog een paar vragen, maar omdat EVT een rechtszaak heeft aangespannen tegen de Staat der Nederlanden, de gemeente Terschelling en Rederij Doeksen wil ik mij beperken tot twee vragen. Ik lees in de media dat uit e-mailverkeer blijkt dat topambtenaren hun stukken deels lieten schrijven door medewerkers van Rederij Doeksen. Deze rederij zou tevens de ambtenaren juridische bijstand hebben geboden, voor het geval ze in de problemen zouden komen bij het afhouden van concurrenten. Klopt dit? Wil de minister hier uitgebreid op ingaan? Er zijn twee scenario's mogelijk. In het eerste

scenario heeft het Rijk bewust samengewerkt met Rederij Doeksen om de concurrenten het leven zuur te maken. In het tweede scenario, waar de minister vanuit gaat, is de berichtgeving niet compleet en worden de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen zodat de afspraken binnen het ODC passen. Ik heb al geprobeerd om de heer De Rouwe hierop te wijzen, maar hij ontweek mijn vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik word nu aangesproken en kan me niet verdedigen. Ik heb de heer Bashir wel degelijk geantwoord. Het is wellicht niet het antwoord dat hij wenste, maar dat is wat anders.

De heer **Bashir** (SP): Ik dacht dat ik het woord had. Ik wil wijzen op het door mij genoemde tweede scenario, namelijk dat de minister gelijk heeft. Het is denkbaar dat slechts een deel van de e-mails uitgelekt is, zodat de berichtgeving in het nieuws slechts een deel van de waarheid weergeeft. In dat geval probeert dus iemand, een ambtenaar wellicht, het ministerie in een kwaad daglicht te stellen. Wil de minister op dat scenario ingaan?

De heer **Huizing** (VVD): De heer Bashir zegt dat blijkt dat Rederij Doeksen bepaalde stukken heeft geschreven voor een ambtenaar van het ministerie. Vervolgens vraagt hij in dezelfde zin aan de minister of dat klopt. Heeft de heer Bashir dezelfde brief gelezen als ik, waarin dat gesuggereerd wordt? Weet hij zeker dat het klopt?

De heer **Bashir** (SP): Ik zei niet dat topambtenaren de stukken deels lieten schrijven door medewerkers van Rederij Doeksen. Ik zei dat ik het in de media las, en met media bedoel ik het bewuste artikel waar dit debat nu over gaat. Iedereen weet dan om welk medium dit gaat en van wanneer.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik ben bewust niet over de e-mails begonnen, maar de heer Bashir heeft er veel aandacht voor. Als hij vindt dat er maatregelen moeten komen, kan hij niet volstaan met suggereren en vragen stellen. Is hij voor een strafrechtelijk onderzoek? Wat hebben we hier straks te verwachten?

De heer **Bashir** (SP): Ik zei net dat deze zaak nog onder de rechter is en dat ik mij daarom beperk tot twee vragen. De minister stelt echter dat de berichtgeving niet compleet is. Hoe kan dat, want als ik de mails bekijk dan zou ik verwachten dat dit alles is. Als de berichtgeving niet compleet is, dan zou dat betekenen dat er slechts een deel van de e-mails uitgelekt is, met als doel het ministerie zwart te maken. Ik wil eerst de reactie van de minister horen voordat ik daarover kan oordelen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Welk beeld heeft de heer Bashir gekregen uit de beschikbare informatie en welke maatregelen acht hij nodig?

De heer **Bashir** (SP): Ik wacht allereerst de reactie van de minister af. De berichtgeving laat toch een vrij gedetailleerd beeld zien, zo gedetailleerd dat de verzender van de e-mails weleens met naam en toenaam bekend zou kunnen zijn bij het ministerie. Ik kan me niet anders voorstellen. De minister stelt echter dat ze niet weet of de e-mails door een van haar ambtenaren gelekt zijn. Ik wil daarom van de minister weten hoe het kan dat slechts een deel van de berichtgeving is uitgelekt.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen.

De heer **Huizing** (VVD): De heer Bashir zegt dat mogelijk slechts een deel van de e-mails is uitgelekt. Zou het kunnen dat het hele e-mailverkeer in handen is gekomen van belanghebbenden en dat deze een deel van die e-mails hebben gebruikt om een bepaald beeld te schetsen? Dat is

namelijk het beeld dat ik heb. Hoe komt de heer Bashir eigenlijk aan het beeld dat slechts een deel is uitgelekt?

De heer **Bashir** (SP): Ik krijg de indruk dat ik de enige ben die de schriftelijke antwoorden van de minister (32 500-XIV, nr. 73) heeft gelezen. In het bijzonder wijs ik op vraag vijf en het antwoord daarop. De minister schrijft dat de berichtgeving niet compleet is. Zij stelt dat de complete berichtgeving zou hebben laten zien, dat er binnen haar departement een zorgvuldige afweging plaatsvindt tussen de verschillende belangen. Verder schrijft zij dat de behandeling van beide rederijen, Doeksen en EVT, zich afspeelt binnen de afspraken van het ODC.

De heer **Huizing** (VVD): Ik nodig de heer Bashir uit die passages hardop voor te lezen, omdat de minister dat helemaal niet zegt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de discussie staken en de minister dadelijk het antwoord laten geven.

De heer **Bashir** (SP): Over de Tweede Maasvlakte krijgen we mooie voortgangsrapportages, maar hoe zijn de vooruitzichten voor de bezettingsgraad? De economie heeft vooral in de transportsector een fikse deuk opgelopen. Het volume is weliswaar redelijk hersteld, maar is nog steeds niet op het punt waar aanvankelijk rekening mee werd gehouden. Komt de Tweede Maasvlakte wel vol? Kan de minister aangeven of er percelen vrij zijn en, zo ja, hoeveel? Wie is verantwoordelijk voor de financiële risico's als er veel ruimte vrij blijft of als de pacht prijs door de crisis veel lager wordt dan verwacht? Een soortgelijk probleem kan ontstaan als ondernemers doorstromen vanuit de Botlek en de Waalhaven, want dan vallen daar lege plekken. Wellicht heeft dat ook financiële gevolgen. Kan de minister vertellen hoe het staat met de vooruitzichten en de financiële risico's?

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Wij zijn blij dat het Project Mainport volgens plan loopt, zowel budgettair als qua planning. We zijn benieuwd naar de bedrijven die daar gaan komen. Graag een reactie van de minister daarop.

De bereikbaarheid is belangrijk voor de Rotterdamse haven en de bereikbaarheid via de A15 lijkt de grootste uitdaging te zijn. Deze weg moet zo snel mogelijk verbreed worden. Graag hoor ik van de minister de stand van zaken. De Betuwelijn is tevens een kritische succesfactor voor de haven van Rotterdam. Het is buitengewoon vervelend dat het doortrekken van deze spoorlijn in Duitsland wordt tegengewerkt door de Duitse overheid. Wat gaat de minister daaraan doen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Havenbaas Smits heeft op 19 mei bij de presentatie van de havenvisie gezegd dat de bereikbaarheid van Rijnmond niet zonder kilometerheffing kan. Hij voorziet dat zonder beprijzing, de verbrede A15 straks in de spits toch dichtslibt. Mijn fractie vindt dat zeer wijze woorden. Wat vindt de heer Huizing hiervan?

De heer **Huizing** (VVD): Dat onderwerp wil ik nu niet bespreken. Zonder verbreding slibt de A15 tweemaal zo snel dicht, dus die verbreding is in ieder geval zeer noodzakelijk. Als er dan nog problemen zijn, dan kunnen we nog kijken naar andere methodes. Nu zijn het nog maar prognoses. We kunnen de A15 niet los zien van alle andere mogelijkheden om files te bestrijden. Dus als u het niet erg vindt hebben we het daar nu niet over.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): U begint er zelf over. U spreekt uw waardering uit voor wat in de haven gedaan wordt en dit is de mening van Hans Smits, de allerhoogste baas daar. Dan moet u niet zeggen dat

we het allemaal wel zien en dat het maar een prognose is. Ik wil graag weten of u het eens bent met wat de heer Smits zegt.

De heer **Huizing** (VVD): Ik heb daar nu geen mening over. Wij vinden met elkaar dat de Rotterdamse haven goed bereikbaar moet zijn en daarvoor moet de A15 verbreed worden. We moeten daar tempo mee maken, want straks gaan we allerlei activiteiten ontplooiën zonder dat de infrastructuur geregeld is. Dat geldt niet alleen voor de A15, maar ook voor de Betuwelijn. Over beprijzing wil ik het nu echter niet hebben.

Het is een vervelende kwestie rondom de veerdienst Harlingen-Terschelling, waarbij de partijen elkaar kennelijk het licht in de ogen niet gunnen. Mijn fractie is blij dat de minister een stap in het proces heeft gezet met het voornemen tot concessieverlening. In de schriftelijke beantwoording stelt de minister dat de jaarcijfers voldoende transparant zijn en voldoen aan de wettelijke normen. Onze stelling is echter dat de transparantie onvoldoende is. Vindt de minister dat de huidige wettelijke normen voldoende zijn om bij Doeksen een juist oordeel over de tariefstelling te kunnen geven? Dat is echter iets anders dan voldoen aan de wettelijke normen. EVT heeft voorlopig het recht om ook te varen. Dan moet je natuurlijk wel kunnen aanleggen en daar heb je weer andere vergunningen voor nodig. Kan de minister uitleggen waarom dat allemaal zolang moet duren? Er zijn al afspraken, maar die lijken niet geëffectueerd te worden.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Uit de stukken blijkt dat Rederij Doeksen geen jaarcijfers heeft aangeleverd en dat deze rederij, ten onrechte, als klein bedrijf staat geregistreerd. Wat is het standpunt van de heer Huizing hierover?

De heer **Huizing** (VVD): Daarom heb ik aan de minister de vraag gesteld of wij voldoende informatie hebben om te beoordelen of de tarieven voor de passagiers juist zijn. Het lijkt erop dat de informatie summier is, terwijl het toch aan de wettelijke normen voldoet. Je wilt iets, en als de wet daarvoor onvoldoende blijkt te zijn, dan moet je de wet aanpassen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik heb die discussie op papier gezien. Ik vind dat je altijd de jaarcijfers moet laten zien. Deelt de heer Huizing dat standpunt?

De heer **Huizing** (VVD): Nee, dat vind ik niet, want het ligt er heel erg aan waar het over gaat. In dit geval gaat het om een concessieverlening waarbij de tarieven, die aan het publiek in rekening worden gebracht, een rol spelen. De cijfers moeten voldoende transparant zijn om daarover een weloverwogen oordeel te kunnen vellen. Misschien zijn onderdelen van de jaarrekening niet relevant voor ons en vind ik het dan niet nodig om die informatie te krijgen. Ik wil wel de informatie krijgen die we nodig hebben.

Ik heb geen oordeel over de keuze die de minister heeft gemaakt bij de concessieverlening. Wel vind ik dat je het proces netjes moet doen. Hoewel ik er de vinger niet achter kan krijgen, zijn er te veel signalen die mij het onprettige gevoel geven dat de concurrentie van Rederij Doeksen wordt tegengewerkt. Ik geef graag de minister de boodschap mee dat het niet meewerken van de overheid voor ondernemers minstens zo erg is als tegenwerking door de overheid. De minister onderzoekt of concessieverlening kan worden overgenomen door de provincie Friesland. Ik ben benieuwd wat voor onderzoek dat is? Kunnen we niet gewoon zeggen dat het ons verstandig lijkt en het gaan doen?

Over de toelating van die veerboot sluit ik me aan bij de vraag van mevrouw Jacobi.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben teleurgesteld. In de media worden forse beschuldigingen geuit over mogelijke malversaties. Het is de taak van een parlementariër om opheldering te vragen over de uitgelekte e-mails. Ik hoor daar vanuit de VVD-fractie weinig over. Wat moet ik daaruit concluderen?

De heer **Huizing** (VVD): Kennelijk ben ik een ander soort parlementariër dan de heer Bashir. Ik lees de krantenberichten ook, maar ik beschik over geen enkele e-mail, dus ik kan er geen oordeel over vellen. Er worden conclusies getrokken en beschuldigingen geuit op basis van e-mails. Ik heb ze niet gelezen, ik weet niet door wie ze geschreven zijn en ik weet niet of de e-mailwisseling compleet is. Als je zo'n zware beschuldiging uit, substantieer die dan en laat het ook zien. Gisteren kreeg ik een e-mail, waarin een aantal onjuistheden in de beantwoording van de minister benadrukt werden. Als bijlage trof ik kopieën aan van de e-mails waarover we hier spreken. Ik haal het er niet uit. Misschien lees ik niet goed, maar dan laat ik me graag door een deskundige e-maillezer overtuigen dat daar wel allerlei ernstige dingen instaan. Ik kom de naam van Rederij Doeksen niet tegen, ook niet in de cc-lijst. Ik snap het niet. Het zijn nogal zware beschuldigingen.

De heer **Bashir** (SP): Gaat de VVD-fractie ervan uit dat de ochtendkrant niet voldoende onderzoek heeft gedaan en blijkbaar beschuldigingen uit de lucht heeft gegrepen?

De heer **Huizing** (VVD): Daar kan ik ook geen oordeel over vellen. Ik weet niet wat voor onderzoek gedaan is en ik ga ook niet bij elk krantenbericht de journalist bellen en vragen of hij genoeg onderzoek heeft gedaan. Ik heb niks met die journalist te maken, die schrijft alleen de beschuldigingen van iemand anders over. Ik heb te maken met de persoon die de beschuldiging uit. Als hij gelijk heeft is het zeer ernstig. Als hij ongelijk heeft is het ook ernstig, want dan beschadigt hij mensen onnodig, misschien omdat hij zijn zin niet krijgt. Het is echter niet aan mij om rechter te spelen.

Ik wil het hebben over het zwavelgehalte, want dat begint mijn stokpaardje te worden. De minister begint meteen te hoesten. Brandstofkosten vormen een significant deel van de exploitatiekosten van een schip. Verlaging van het zwavelgehalte naar 0,1% betekent een prijsstijging van de brandstof van 60% tot 80%. De VVD-fractie is voorstander van milieumaatregelen, maar ze moeten wel iets opleveren en voor iedereen gelijk zijn. Er zijn een aantal aspecten die spelen bij dit voornemen om dat zwavelgehalte naar 0,1% terug te brengen. Verschillende partijen hebben onderzoek naar de effecten gedaan, merkwaardig genoeg niet door de EU zelf. Al die onderzoeken laten zien dat er in meer of mindere mate, een modal backshift optreedt, een verschuiving van scheepsvervoer naar wegvervoer. Dit resultaat betekent dat we een milieuonvriendelijke oplossing hebben gekozen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De verlaging van het zwavelgehalte geldt alleen voor de Noordzee, de Oostzee en het Kanaal, de zogenaamde Sulphar Emission Control Area (SECA). Het wordt dus duurder om naar de haven van Rotterdam te varen dan naar havens aan de Middellandse Zee. Als je zo'n regel invoert, laat het dan meteen voor heel Europa gelden. Er is tevens onvoldoende rekening gehouden met de technische uitvoerbaarheid. Niet alleen is er onvoldoende brandstof met zo'n laag zwavelgehalte voorradig, maar op de schepen moeten ook technische aanpassingen worden gedaan. Dat lukt niet. Ik verzoek de minister wederom met klem alles uit de kast te halen om dit onzalige idee niet door te laten gaan en de EU te bewegen dit besluit in te trekken of op zijn minst uit te stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als modal backshift optreedt, is vrachtverkeer dus te goedkoop ten opzichte van scheepsvervoer. Een goede oplossing is om, net als de landen om ons heen, wegbeprijzing in te voeren. Wil je serieuze maatregelen nemen dan moet je aan een vorm van wegbeprijzing. Iedereen die er met verstand naar gekeken heeft komt tot een soortgelijke conclusie. Het is een beetje een kip-en-eiverhaal. Schonere stookolie komt er alleen als er vraag naar is. Als het niet gemaakt wordt, dan kun je het ook niet verplichten. Als er echter geen vraag naar is, dan wordt het ook niet gemaakt. Hoe krijg je dan een beweging op gang naar een schoner milieu? Iedereen wijst steeds naar de ander.

De heer **Huizing** (VVD): Ik heb de minister verzocht de maatregel op zijn minst uit te stellen. Mijn fractie is niet per definitie tegen, maar we willen deze maatregel niet versneld uitvoeren in vergelijking met de rest van de wereld, want wij zijn nu al vele malen schoner dan de rest van de wereld. Dat zegt niet zoveel, afgemeten tegen een heel vervuilende wereld. Het steekt mij echter het meest dat het alleen geldt voor de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal en niet voor de Middellandse Zee. Voor een schip is het dus veel aantrekkelijker om aan te leggen in Barcelona, Genua of Marseille en van daaruit met een vrachtauto naar het Ruhrgebied te rijden. Daardoor gaan we de doelstelling van een beter milieu ook niet halen. Ik denk dat we niet de scheepvaart zwaar moeten belasten, maar naar een integrale oplossing moeten kijken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hoe weegt de heer Huizing dan het belang van de bevolking in onze dichtbevolkte kustgebieden? Die schepen varen allemaal langs de kust en de vervuiling komt bij onze bevolking terecht. Dat is een belang waar het kabinet voor moet staan. Ik juich de invoering van deze maatregel dus toe, liever zou ik nog een stap verder willen gaan. Ik vind het vreemd om te zeggen dat als men elders ook gezondheidsklachten door luchtvervuiling heeft, het hier ook maar moet omdat onze concurrentiekracht anders met 0.01% afneemt.

De heer **Huizing** (VVD): De luchtkwaliteit is niet slecht en is in de afgelopen jaren ook niet slechter geworden. Dit zou het extra verbeteren en dat zou ik wel een prettig idee vinden, niet alleen voor mezelf maar ook voor onze nakomelingen. Het is echter raar dat je jezelf heel zware normen oplegt die economisch gezien slecht zijn. De haven van Rotterdam is een van onze belangrijkste economische motoren. Als je de concurrentiepositie laat verslechteren, dan gaat dat ten koste van onze welvaart en uiteindelijk ten koste van alle rekeningen die we moeten betalen, ook die ter verbetering van het milieu. Je moet daar met verstand naar kijken.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. De Rotterdamse haven is een van Nederlands grootste bedrijven. De bijdrage aan de Nederlandse economie is enorm en de PVV wil er alles aan doen om dat te behouden. Helaas leven we in een wereld met meerdere spelers en tegenstrijdige belangen, waardoor de kansen van de haven altijd onder een vergrootglas liggen. Mijn collega de heer Graus heeft onlangs een motie ingediend, waarin de PVV-fractie het kabinet verzoekt om snelheidsbeperkingen voor de scheepvaart ongedaan te maken. In de brief van 26 mei geeft de minister duidelijk weer tegen welke milieuregelgeving zij aanloopt, waardoor zij de motie niet kan uitvoeren. Juist hierin schuilt het probleem van de ruimtelijke ordening in Nederland. Een aanpassing van de vaarsnelheid hangt samen met luchtkwaliteitseisen, die dan weer samenhangen met de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. De PVV-fractie blijft stellig van mening dat de vaarsnelheid niet verlaagd dient te worden. Als de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte vertraging oploopt, is dat de

schuld van de milieulobby in Nederland en van niemand anders. De ontwikkeling van Nederland wordt in de houdgreep gehouden door de milieclubs, doordat de infrastructurele ontwikkeling voortdurend aanloopt tegen de zogenaamde Europese grenswaarden. De natuurcompensatie kost ons tientallen miljoenen omdat de geelgestreepte honinglibelle wellicht een burn-out zou kunnen krijgen. Onlangs sprak ik met EAS in Gelderland over een verbinding van maar twintig meter. Vlinders waren daarbij het probleem. Toen ik tegen milieugroeperingen zei dat vlinders kunnen vliegen, bleven ze in verbijstering achter. De PVV-fractie verwacht dat de minister op dezelfde lijn zit en bij de herziening van het omgevingsrecht ook de verstrekkende gevolgen van een bestemmingsplan onder de loep zal nemen. Wij hopen dat de minister daadwerkelijk gaat kiezen voor de Nederlandse scheepvaart en niet voor de milieuregelfabriek die wij Europa noemen. Graag een reactie van de minister.

Verder blijft de PVV-fractie van mening dat er voor de scheepvaart te veel milieuregels gelden, die de ontwikkeling van de Rotterdamse haven belemmeren. Bij incidenten, en die zijn er helaas altijd, hebben wij de neiging om alles tot het jaar 2 900 dicht te regelen, waardoor een hele branche zomaar overboord gezet kan worden of een zeemansgraf kan krijgen. Dat willen wij niet.

Een ander voorbeeld betreft de milieuzones voor vrachtwagens. De PVV-fractie heeft al vaker bepleit dat dit soort maatregelen een waterbedeffect hebben en niet leiden tot schonere lucht. Daarnaast komt er veel fijnstof uit zee aanwaaien. Deze deeltjes worden als fijnstof aangemerkt, maar zijn in werkelijkheid zoutstof, dat nauwelijks schade voor de gezondheid van de mens oplevert. De PVV-fractie is van mening dat deze Mainport niet gebukt moet gaan onder de groene dictatuur en de PVV-fractie zal zich in de toekomst blijven verzetten tegen dit soort maatregelen.

Verder willen wij duidelijk het signaal afgeven, dat de scheepvaart en de zeehavens in Nederland gegijzeld worden door milieugroeperingen. Het ministerie heet niet voor niets het ministerie van Infrastructuur en Milieu en niet het ministerie voor Milieu en Infrastructuur. De PVV is van mening dat die naam doelbewust is gekozen en dat de minister daar naar moet handelen, dus infrastructuur primair en milieu secundair.

Laten we die onnodige klimaatgelden die de overheid spendeert aan denkbeelden van geitenwollen Gerard, gebruiken om de zeeën weer plasticvrij te krijgen. De plastic soep is nu tweemaal groter dan de oppervlakte van de Verenigde Staten. Tegelijkertijd zitten de garnalenvissers, door de lage garnalenvrijzen, om werk te springen. Door deze gelden beter te benutten, creëren we werkgelegenheid en dragen we bij aan een plasticvrije zee. Een win-winsituatie als je het mij vraagt. Graag een reactie van de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik heb een vers, leuk nieuwtje dat op deze vaste commissie van toepassing is. Wij spreken regelmatig over de bruine vloot, en dat wij vinden dat Denemarken in strijd met Europese regels handelt. Ik had vandaag net een brief naar de Kamer gestuurd om te laten weten dat ik de Europees Commissaris daar wederom aan heb helpen herinneren, toen vanmiddag bericht binnenkwam dat een infractieprocedure tegen Denemarken is gestart en wij in het gelijk worden gesteld. Er komt nog een juridisch vervolg, maar het is goed om te horen.

Ik ben heel enthousiast over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en wat daar allemaal gebeurt met de Tweede Maasvlakte. Ik heb ook het interview met de heer Smits gelezen. Ik ken zijn havenvisie en wij zijn daar ook bij betrokken. Ik ken de heer Smits en hij vraagt altijd met urgentie aandacht voor het Havenbedrijf en alles wat daarmee samenhangt. Ik heb zijn roep om urgentie en doortastendheid dus niet gelezen als een aanklacht richting het Rijk, omdat ik weet hoe vaak we overleg hebben.

Wij zijn bijvoorbeeld met elkaar in gesprek om één vergunning te organiseren voor de gehele Maasvlakte, zoals in het voorbeeld van mevrouw Smeets. Een ander voorbeeld is het derde spoor van de Betuweroute, waarvan ik weet dat het Havenbedrijf Rotterdam het graag wil. Ik ben daarover in gesprek geweest met de heer Ramsauer, de Duitse minister van Verkeer en Waterstaat en zijn staatssecretaris. Zij hebben meerdere malen aangegeven dat dat derde spoor tot de drie topprioriteiten van Duitsland behoort. Ze zullen daarmee aan de slag gaan, maar niet vanaf 2013 zoals het een paar jaar geleden gepland was. Ik heb dat ook al eerder in deze commissie medegedeeld. Dat de heer Smits, die dat ook weet, daar toch op hamert, zie ik maar al een poging zijnerzijds om het op de agenda te houden. Mijn collega Verhagen heeft onlangs bij minister Voigtsberger van Nordrhein-Westfalen aandacht voor deze problematiek gevraagd. Elke keer als ik de Duitse collega's spreek, wijs ik ze erop. We moeten er echter ook voor zorgen dat er geen irritatie bij de Duitsers ontstaat en ze gaan zeggen: «als die Nederlanders weer over dat derde spoor beginnen, dan beginnen wij er niet meer aan».

Het verbreden van de A15 start in 2011 en de oplevering is voorzien in 2015. Ondertussen ben ik bij het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in overleg met de provincie over de doortrekking van de A15. De A15 in algemene zin is voor ons belangrijk om de bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam te realiseren.

De landwinning en gronduitgifte voor de Tweede Maasvlakte verloopt volgens planning. Voor de eerste containerterminal van Rotterdam World Gateway (RWG) en voor de tweede terminal van APMTerminals wordt binnenkort de vergunningsaanvraag ingediend. ECT heeft een contract voor Euromax, dat betekent ook een uitbreiding op de Tweede Maasvlakte. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het proces van gronduitgifte zo ingericht dat het in de periode 2012–2015 besluit over de tweede fase van de Maasvlakte, afhankelijk van de marktvraag.

De verantwoordelijkheid voor vrije ruimte, en de daaraan verbonden financiële risico's, ligt bij het Havenbedrijf Rotterdam. Volgens hun havenvisie 2030 moet het Havenbedrijf en het bedrijfsleven het ruimtegebruik sterk gaan intensiveren, om zo de groei op te vangen. Volgens de eigen visie komen het Havenbedrijf voorlopig niet in de problemen met de uitgifte van grond. Het denkt eerder meer vraag te zullen krijgen dan er ruimte beschikbaar is.

Er werd gevraagd wat milieuafspraken uit het verleden zouden betekenen als het Havenbedrijf zou privatiseren. Er is geen sprake van privatisering van het Havenbedrijf Rotterdam. Het is een verzelfstandigd bedrijf, waarin de gemeente Rotterdam en het Rijk aandelen hebben. Er zijn geen plannen om die overheidsaandelen op de markt te brengen. Ik zie dus geen invloed op de milieuafspraken. Het is belangrijk te weten dat het Havenbedrijf Rotterdam zijn economische groei wil realiseren in goed overleg met zijn maatschappelijke omgeving en dus een goed oog heeft voor de verschillende belangen.

Mevrouw van Tongeren vroeg of de wijze waarop Rotterdam met het milieu omgaat ook als goed voorbeeld in andere zeehavens in Europa toegepast kan worden. Zij vroeg mij om me daar hard voor te maken. Het is in principe aan havenbeheerders in andere landen zelf om daar afspraken over te maken. Ik ondersteun de Environmental Ship Index ook in andere Nederlandse havens. Ik beantwoord gelijk enkele vragen voor mijn collega staatssecretaris Atsma van Milieu, omdat het vervelend is om steeds alles door te verwijzen. In Groningen overlegt de havenbeheerder bijvoorbeeld met milieuorganisaties. De Haven Amsterdam heeft zelf een actief milieubeleid, inclusief de luchtkwaliteit, evenals de havens in Zeeland. Een onderdeel van hun potentie om te groeien ligt in het handelen indachtig de milieuregels.

De PVV vroeg zich af waarom de groei van de haven tot een snelheidsbeperking moet leiden. We hebben afspraken gemaakt over uitstoot en

overlast in dat gebied en bij een uitbreiding moet je kijken hoe je die uitstoot en overlast weet te beperken. In het vorige debat hierover heb ik aangegeven dat het Havenbedrijf Rotterdam liet onderzoeken hoe het er dit jaar voorstaat. In het voorgaande jaar was namelijk duidelijk gebleken dat de milieuproblematiek van dien aard was, dat uiteindelijk een snelheidsbeperking aan binnenvaartschepen zou moeten worden opgelegd. We hoopten dat de problematiek kleiner was geworden, maar dat is niet uit het onderzoek gekomen. Dat betekent dat die snelheidsbeperking voornamelijk noodzakelijk is, om er voor te zorgen dat de luchtkwaliteit niet verslechtert. We hebben met het Havenbedrijf Rotterdam afgesproken om in 2011 en 2012 de luchtkwaliteit te monitoren, zodat we tijdig kunnen bijsturen indien de snelheidsbeperking niet meer nodig blijkt te zijn.

Wij hebben in de afgelopen jaren complexe regels met elkaar gemaakt. Je moet goed kijken of ambities niet vreselijk beperkt worden door de wijze waarop de regels zijn vormgegeven. Wat de herziening van het omgevingsrecht betreft, is mijn doelstelling niet zozeer om de inhoud van de wetten te veranderen. Achter elke wet die onder het omgevingsrecht valt, zit een uitgebreide, inhoudelijke discussie, of dat nou de Waterwet, de Natuurbeschermingswet of de Wet milieubeheer is. In de wijze waarop die wetten zijn vormgegeven, zit echter veel verschil. Ze hebben bijvoorbeeld een verschillend begrip van planstudie en inspraak. Die verschillende definities maken het veel complexer om een ingreep te doen. De harmonisering van definities zal de eerste stap in de herziening van het omgevingsrecht zijn, om het daarmee inzichtelijker te maken voor medestanders en tegenstanders van verandering. De tweede stap is het bezien of de inhoud van die wetten niet onderling tegenstrijdig is. Dat is een nog complexere casus dan alleen het harmoniseren. We zullen bij de herziening van het omgevingsrecht natuurlijk aandacht besteden aan hoge kosten van natuurmaatregelen, vooral door de procedurekant aan te pakken. Het belang dat je hecht aan natuurmaatregelen, vergt een heel andere discussie, die we niet even bij deze herziening van het omgevingsrecht meepakken.

Ik heb begrepen dat de Kamer schriftelijke vragen heeft gesteld aan de staatssecretaris, over het ter beschikking stellen van klimaatgelden voor het opvissen van de plastic soep. Het lijkt me goed dat hij daar binnenkort schriftelijk antwoord op geeft.

Verschillende woordvoerders hebben hun zorgen geuit over de milieuvervuiling in de zeevaart en tankers die zich niet aan de regels houden. Tankers horen in de tankerroute, het kan niet zo zijn dat om economische redenen het bochtje wordt afgesneden, met alle gevaren van dien. Volgens mijn informatie gebeurt het gelukkig niet op grote schaal. Het lijkt ook niet om opzet te gaan. Alhoewel het om incidentele gevallen gaat, zullen we het scherp in de gaten blijven houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de minister niet te kort door de bocht te gaan. Volgens mijn informatie gaat het aantal overtredingen richting de 100. Ik realiseer me dat er dagelijks veel schepen langsgaan en dat het met de hoge brandstofprijzen steeds aantrekkelijker wordt om af te snijden. Niets menselijks is ons vreemd. Het roept de vraag op hoe proportioneel de boetes zijn. Wil de minister inzichtelijk maken hoe die boetes zijn opgesteld en is het voor Nederland mogelijk om die boetes te verhogen? Zijn er misschien andere sancties mogelijk, bijvoorbeeld dat schepen, na herhaald misbruik, geen faciliteiten meer krijgen of is in uiterste instantie zelfs een verbod mogelijk? Op de eilanden heeft men de zorg dat het niet per ongeluk misgaat, maar door bewust misbruik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Goede vraag. Ik denk dat het geen misbruik en opzet is, want wij zien geen recidive. Daaruit blijkt dus niet dat men het bewust doet, omdat het goedkoper is

om af en toe de boete te incasseren dan de omweg te varen. Ik denk daarom dat het om slecht varen gaat. In dat geval kunnen we met extra toezicht volstaan. Ik heb geen bezwaar tegen het verstrekken van meer inzicht in opbouw van de boetes. Ik hoop dat de zorg daarmee deels wordt weggenomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met de huidige navigatietechnieken lijkt het me onwettelijk en onverklaarbaar dat het per ongeluk gaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben het gezien. We hebben gezien dat er geen recidive is. Ik vind het zeer onwettelijk dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Hoewel het om een beperkt deel van de scheepvaart gaat, en er geen recidive in zit, zal ik toch extra kijken wat we daaraan kunnen doen. Ik zal zien of wij nog andere mogelijkheden ter beschikking hebben. Ik wil echter niet overdreven veel maatregelen of lasten neerleggen in een bepaalde sector. Ik zal de Kamer daarover berichten.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik vind dat de minister de situatie bagatelliseert. De minister zegt dat ze geen recidive ziet, maar dat stelt mijn fractie niet gerust. In 2010 zijn nog altijd 67 schepen beboet. Zij zegt het probleem extra aandacht te geven en scherp toezicht te houden. Wil de minister daar wat concreter over zijn? Mijn fractie vindt dit een belangrijk punt waar we bovenop moeten zitten.

De **voorzitter**: Misschien wil de minister in haar beantwoording meenemen op welke termijn zij inzicht wil verschaffen in hetgeen zij de heer De Rouwe heeft toegezegd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als bestuurder moet ik incidenten in een groter geheel beschouwen. Als de Kamer dingen ter ore komen, dan kijk ik of dat een structureel of een incidenteel probleem is. De gegevens die ik tot nu toe heb wijzen in de richting van een incidenteel probleem. Ik zie geen recidive en daarom denk ik dat er geen opzet in het spel is. Niettemin vind ik de situatie zeer onwettelijk. Wij bestraffen alle schepen die in overtreding zijn, daaraan kan de Kamer zien dat we de zaak serieus nemen. Ik probeer zaken in een breder kader te plaatsen, dat vind ik niet bagatelliserend. Het is niet mijn rol als bestuurder om onmiddellijk nieuwe regels ertegenaan te gooien. Ik zal kijken wat we extra kunnen doen om te voorkomen dat in de toekomst gevaarlijke situaties ontstaan, zeker als het iets technisch zou zijn. Ik wil daar naar redelijkheid extra maatregelen nemen.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik ben blij met deze toezegging om extra aandacht aan deze problematiek te geven en om de Kamer extra inzicht te geven hoe we hier nog beter bovenop kunnen zitten. De PvdA-fractie is het ermee eens dat de minister incidenten altijd in een groter geheel wil zien. We zien uit naar de resultaten van de extra aandacht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het verlies van containers is een groot probleem en er is mij alles aan gelegen om dat zo veel mogelijk te voorkomen, juist omdat het Waddengebied zo kwetsbaar is. In een als Particular Sensitive Sea Area (PSSA) aangewezen gebied moet je zorgen voor zo min mogelijk containerverlies. Het probleem is tweeledig. Enerzijds is in de regels niet altijd even duidelijk waar schepen aan moeten voldoen. Aanscherping van de bestaande regels kan alleen in een wereldwijde aanpak, omdat schepen overal vandaan komen. Een traject van de International Maritime Organisation (IMO) vergt tijd, maar dan heb je het overal geregeld. Ik heb binnen Europa aandacht voor deze problematiek gevraagd en er bestaat een breed draagvlak onder mijn

collega's om in IMO-verband de nodige maatregelen te nemen. Twee weken geleden was het veiligheidscomité van IMO bijeen en daar is mijn voorstel tot het nemen van maatregelen met grote meerderheid aangenomen. Anderzijds is er de naleving die omhoog moet. We hebben gezien dat het afgelopen jaar in ons gebied ten noorden van de Wadden geen enkele container overboord is gevallen. Mijn voornemen is om dit voorjaar opnieuw een thema-inspectie op dit onderwerp te zetten, zodat wij vooraf duidelijk maken dat dit soort dingen niet moeten gebeuren. Ik zal me vooral op de kustvaart richten, omdat het daar het meest nodig is. Met beide aspecten zal ik aan de slag gaan.

Mevrouw Van Tongeren noemde leuke voorbeelden van nodeloos vervoer over zee. Daarbij kreeg ik wat Sovjet-beelden als het gaat over de wereldwijde regie over welke producten waar naartoe mogen. Het is niet aan de overheid om goederenstromen te sturen of bij de grens zeggen wat er binnen mag en wat eruit mag komen. Ik zie wel veel initiatieven bij de logistieke sector zelf om efficiënter en schoner te werken. In juni zal het Topteam Logistiek (TTM) deze problematiek op de agenda plaatsen. Daar spreekt men over schoner werken, efficiënter werken en over afstemming tussen verladere en vervoerders in Nederland. Ik kan niet verbieden dat Chinese chocolade naar ons komt en weer teruggaat. Dat wil ik ook niet. De vragen over de Probo Koala en de Otapan zal ik namens de staatssecretaris beantwoorden. Nederland heeft zich erg ingezet voor het milieuvriendelijk slopen van zeeschepen, conform het verdrag van Hong Kong. De Probo Koala was geen Nederlands schip en voer niet onder Nederlandse vlag. Ik zie geen specifieke verantwoordelijkheid van Nederland ten aanzien van de sloop van dit schip. Dat zou wat mij betreft een ongewenst precedent zijn, want die verantwoordelijkheid moet de vlaggenstaat op zich nemen. Bangladesh kan via de IMO een beroep doen op Technical Coöperation, want zo hebben we dat met elkaar georganiseerd. De zaak van de Otapan is onder de rechter en ik ben niet van plan daar verder iets over te zeggen.

In internationaal verband is afgesproken dat voor de Noordzee vanaf 2015 alleen de aller-schoonste bunkerolie mag worden gebruikt. Aangezien Nederland in Rotterdam de grootste bunkerhaven heeft, zal dit uiteraard ook grootscheeps geleverd gaan worden. De markt gaat dit zelf oplossen. Bijmengen, het blenden van olieproducten op zee, zal via internationale regels worden verboden. Wij zetten ons in voor het verbieden van productieprocessen op zee, zoals bij de Probo Koala plaatsvond.

De heer Huizing voelt mij iedere keer aan de tand over het onderwerp zwavelnormen. Toen ik bij Europees Commissaris Kallas aandacht vroeg voor dit onderwerp, gaf hij aan dat de verschillende Europese landen er een paar jaar geleden in IMO-verband een besluit over hebben genomen. Hij zei dat ik hem maar niet moest vragen dat allemaal weer te veranderen. De maatregelen zijn vanaf 2004 in volstrekte transparantie voorbereid en altijd met de Kamer besproken. De maatregelen maakten deel uit van de beleidsbrief Zeevaart, die ook uitgebreid met de Kamer is besproken. De branche is toen ook uitgebreid betrokken en heeft zich toen volmondig achter het bereikte resultaat geschaard. Ik heb met de heer Kallas wel gesproken over de negatieve effecten die we zien, gegeven het feit dat de zwavelnormen voor de zeevaart 1000 maal hoger zijn dan voor het wegvervoer, en met de nieuwe normen zijn ze nog steeds 100 maal hoger. We zien ongewenste effecten optreden op sommige shortseatrajecten en op sommige trades en afstanden. De commissaris heeft toegezegd dat hij die effecten zou onderzoeken. Hij heeft dat onderzoek onlangs afgerond, dus ook de EU heeft haar onderzoek klaar. Daarin ziet men wel een aantal negatieve verschuivingen, maar men zegt dat het per saldo wel meevalt met de modal shift. De reders zijn het er niet mee eens, want zij schatten dat gevaar veel hoger in. De Europese Commissie zal in juli 2011 met voorstellen op dit vlak komen. Ik heb er aandacht voor gevraagd en gezegd dat we er samen iets aan moeten doen als het leidt

tot een negatieve modal shift. Ik zal andere landen daar op blijven wijzen. We kunnen ons niet zomaar terugtrekken uit een proces waar we eerst volmondig ja tegen zeiden. Gelukkig kunnen reders alternatieve technieken benutten of op LNG gaan varen.

De heer **Huizing** (VVD): Hoe staat de minister tegenover het feit dat de zwavelnorm alleen voor de Noordzee, de Oostzee en het Kanaal gaat gelden, en niet voor de Middellandse Zee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind dat het overal zou moeten gelden. Met de heer Kallas heb ik afgesproken dat we in EU-kader moeten besluiten om ook Zuid-Europa op de agenda te krijgen. De landen waar het nu om gaat zijn overigens niet EU-landen. Je kunt in Europees verband wel besluiten dat het daar ook moet, maar dat moet je nog maar gedaan zien te krijgen.

De heer **Huizing** (VVD): Die zijn minder sterk concurrerend met de havens waar wij het over hebben, dus dat is niet zo relevant.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het Kanaal, de Baltische Zee en de Noordzee zijn niet de enige gebieden. De zwavelnorm geldt ook al voor de west- en oostkust van de Verenigde Staten. Wij zullen blijven benadrukken dat het overal moet gelden, in het kader van eerlijke concurrentie. Bij de Europese Commissie zal ik voor specifieke gevallen pleiten voor stimuleringsprogramma's voor shortsea shipping of voor het faciliteren van alternatieven zoals scrubbers. Ik wist niet dat het bestond, maar het is een soort nabehandelingstechniek voor uitlaatgassen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik had vragen gesteld over kernafval per zeeschip en over dat bizarre verschil tussen vóór en achter de douane in onze zeehavens, waar het dingen betreft die onder de Convention on International Trade in Endangered Species (CITES) vallen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen informatie over kernafval op schepen, dus dat kan ik niet beantwoorden. Ook over de doorvoer bij de douane kan ik niet antwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wil de minister die informatie per brief aan de Kamer sturen? Ik wil de vragen graag specificeren. Wat voor maatregelen zijn er bijvoorbeeld genomen om te voorkomen dat diersoorten die onder CITES verboden zijn door Nederlandse havens komen? Ik kan daar ook voorbeelden van geven als dat helpt bij de beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal die vragen doorgeleiden naar de collega's waar ze thuis horen en zorgen dat ze beantwoord worden.

De heer **Bashir** (SP): Ik had een aantal vragen gesteld over de Tweede Maasvlakte.

De **voorzitter**: Daar is over gesproken. Ik stel voor dat u het verslag van de vergadering straks nog even naleest.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over de concessieverlening is veel discussie geweest, vooral in de media. Het is een vervolg op eerdere afspraken in de Kamer. Na de eerste onderhandse aanbesteding zou nog één keer onderhands aanbesteed worden, om daarna een vrije markt te creëren. Het is een vrij lange periode, maar dat heeft te maken met duidelijkheid over investeringen die je moet doen in de

komende periode. In zo'n concessie wordt het minimum voorzieningen-aanbod vastgelegd. Het is belangrijk dat de eilanden altijd bereikbaar zijn, en niet alleen als het mooi weer is en er een hoop mensen naar toe willen. Er staan voorschriften in opgenomen over de kwaliteit van de veerdiensten. De waardering van de reizigers geldt als graadmeter. De reders dienen jaarlijks een vervoerplan op te stellen, waarin is aangeven hoe invulling wordt gegeven aan het ontwikkelen van het vervoeraanbod en de dienstverlening. Verder zijn in de concessie waarborgen opgenomen voor de betrokkenheid van consumentenorganisaties en gemeenten bij de voorbereiding van de vervoerplannen. Er staan afspraken met de concessiehouder in over redelijk rendement en er staat in hoeveel de tarieven jaarlijks mogen stijgen. Dat is grofweg wat er in zo'n concessie zit. We hebben aangegeven hoe we de concessie willen verlenen en dat is nu open voor beroep en bezwaar.

Is het mogelijk om de invoering van de concessiesystematiek uiteindelijk gepaard te laten gaan met een ingroei-model voor EVT? Het kenmerk van een concessie is dat een concessiehouder een exclusief recht heeft om een voor ieder openstaand personenvervoer te verzorgen. Als die concessie onherroepelijk is geworden, is er voor de EVT dus geen mogelijkheid om dat vervoer te verzorgen. Voor hen is wel mogelijk om besloten personenvervoer en goederenvervoer te verrichten, zoals tot nu toe ook mogelijk was. Niet dat exclusieve personenvervoer, dat hebben we met de concessie aan iemand anders gegeven, net als dat ook voor het hoofdrailnet voor de NS geldt.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het gaat er vooral om dat in de komende jaren wordt toegewerkt naar een model waarin eilandbewoners, gebruikers, de gemeente en bedrijven betrokkenheid en zeggenschap krijgen door een vorm van aandeelhouderschap. Dat zou over tien tot vijftien jaar tot een systeem kunnen leiden waarbij men geen aanbiedingen meer zou hoeven te doen. Mensen hebben hier dagelijks belang bij en zouden hun betrokkenheid ook graag willen weergeven. Is het mogelijk dat de concessiehouder naar zo'n soort bedrijfsvoering toe werkt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De bevoegdheid om de concessie te verlenen ligt wettelijk bij mij, omdat deze verbinding als deel van de rijksinfrastructuur wordt gezien. In het verleden is er contact geweest met het provinciebestuur over een mogelijke overdracht van die bevoegdheid. We hebben afgesproken dat ik deze concessie, met alle gedoe eromheen, nog verleen en dat we daarna bezien of de provincie de volgende concessieverlening op zich kan nemen. Ik sta daar positief tegenover. Laat ik er helder over zijn dat je een concessie gedurende de rit niet kunt veranderen. Je kunt er geen aandeelhoudersmodel invoegen. De rechten van de concessiehouder kun je niet gaan aanpassen, omdat iemand anders hierop wil sturen. De concessieverlener heeft de ruimte en mogelijkheid om voor de toekomst het model te kiezen dat hij wil. Ik wijs erop dat het huidige model in het verleden is gekozen om de stabiliteit van het vervoer te organiseren. Er was een beperkte concurrentie, omdat hier veel vaartochten inzitten die geen rendement opleveren. Dat is een essentieel verschil met een reguliere markt.

EVT heeft verzocht om voor die concessie in aanmerking te komen. Ik zal één dezer dagen EVT een brief sturen met het bericht dat de concessie aan Rederij Doeksen wordt verleend.

Er zijn vragen gesteld over normen, tarieven en jaarcijfers. Bij de ondertekening van het ODC golden bepaalde tarieven. Daarna is het Rederij Doeksen, volgens het ODC, toegestaan om jaarlijks de tarieven te verhogen met een bepaald percentage. Het is hetzelfde percentage dat jaarlijks aan het stad- en streekvervoer wordt toegestaan en het wordt jaarlijks vastgesteld op basis van cijfers van het CPB en de brandstofprijzen. Ik heb in de concessie geborgd, dat ik op basis van die financiële

cijfers goed kan beoordelen of het rendement redelijk is. Ze mogen niet te veel winst maken, in verband met staatssteun. Het is geen dure concessie, anders zou je er in de markt discussie over kunnen krijgen.

Mocht men zich niet aan de afspraken houden dan is er, zoals met alle concessies, de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Je hebt uiteindelijk de mogelijkheid om geen tariefsverhogingen meer toe te staan. Ik weet nog niet of een concessie uiteindelijk ingetrokken zou kunnen worden. Dat antwoord blijf ik de Kamer nog even schuldig.

Een ondernemer kiest zelf hoe hij zijn schip laat certificeren. De technische eisen die de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan binnenschepen stellen, zijn niet van toepassing op veerboten. Alle eisen voor veerboten staan in bijlage 3.7 van de Nederlandse Binnenvaartregeling. Er is dus geen sprake van additionele eisen in aanvulling op Europese regelgeving. Het is alleen mogelijk om in Nederland te varen zonder te voldoen aan de nationale eisen voor veerboten uit de Binnenvaartregeling, indien het schip voldoet aan IMO-eisen voor zeeschepen. Die IMO-eisen zijn net zo zwaar als de eisen die wij zelf stellen aan veerboten. Verstoring van het level playing field is niet aan de orde, ook niet als een schip van buiten komt. Een schip dat met een zeevaartcertificaat op de binnenwateren vaart, moet aan dezelfde zware eisen voldoen. Dat is internationaal geregeld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er zijn nog vragen die nog niet beantwoord zijn. Wie controleert en handhaaft er? Is het nieuwe schip van EVT gekeurd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als concessieverlener handhaven wij de naleving van wat in die concessie is vastgelegd. Als de concessie overgaat op een andere partij, dan moet deze op de naleving toezien. Het nieuwe schip van EVT ligt nu ter keuring voor en is dus nog niet gekeurd.

Ik ontken dat het ODC door en voor Rederij Doeksen is geschreven, zoals is beweerd in sommige stukken. Er zijn vier vergelijkbare openbaredienstcontracten voor alle vier Friese waddenverbindingen. Over deze contracten is overleg gevoerd met de betrokken gemeenten en met zowel rederij Wagenborg als met rederij Doeksen. Bij het opstellen van het ODC is met de inbreng van betrokken partijen rekening gehouden, maar dat is iets anders dan dat het ODC voor en door Doeksen geschreven zou zijn. Als Rederij Doeksen al juridische steun aan een van mijn ambtenaren zou hebben aangeboden, dan kan ik de Kamer verzekeren dat van dat aanbod geen gebruik is gemaakt. Het gaat hier over een interne e-mailwisseling, maar het gaat ook over gedrag. Rederij Doeksen heeft niet meege-schreven en heeft geen juridische steun verleend. Wij hebben de concessie niet op Doeksen toegeschreven, deze lijkt op de andere concessies voor Friese Waddenverbindingen en de concessies zijn altijd met andere partijen besproken. Ik hecht eraan om dat hier te zeggen. Ik weet niet hoe het komt dat een deel van de e-mails is gelekt, maar het komt vaker voor. Mijn collega-ministers en ik vind het om meerdere redenen een slechte zaak als interne stukken uitlekken. Het tast je vertrouwen aan in de mensen met wie je werkt, want je weet niet of het van je eigen mensen vandaan komt. Dat is een vervelend gevoel. Het tast ook het systeem aan, want e-mails moeten geen waarde hebben totdat er een besluit genomen is door de politiek. Anders zouden ambtenaren geen ideeën meer met partijen van buiten kunnen verkennen en zou je nooit iets op papier kunnen zetten. Wij zeggen dat iets pas waar is op het moment dat de minister of de staatssecretaris gezegd heeft dat het naar de Kamer kan worden gestuurd. Dit ondermijnt dat proces. Dit is uit begin 2010, mijn voorganger heeft onderzoek laten doen naar negentiental medewerkers bij ons Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en bij RWS Noord Nederland. Wij hebben een extern bureau de e-mailaccounts van

betrokkenen laten onderzoeken en er zijn mensen apart gehoord. Het blijft bij zulke integriteitonderzoeken lastig om het lek te vinden en dat is in dit geval ook niet gelukt. Wij hebben maatregelen genomen in de ICT-sfeer om lekken in de toekomst nog lastiger te maken. We besteden tevens aandacht aan integriteitvraagstukken. Als je het ergens niet mee eens bent, doe het dan via het openbare debat op het ministerie en niet op deze wijze. Wij ondernemen altijd actie, ook om te laten zien dat dit geen goed gedrag is.

De vraag over het intrekken van de concessie staat nog open. Dat kan in een extreem geval, maar eerst moet je een verbetertraject doorlopen. Het kan als er niet aan de afspraken wordt voldaan.

De **voorzitter**: Er ligt nog een vraag over de termijn van beantwoording van de vraag van de heer De Rouwe over de route en de boete.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Mijn vraag over het goederentransport is nog niet beantwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Deze concessie regelt het personenvervoer. Het goederenvervoer, dat EVT ook mag uitvoeren, wordt hiermee niet geregeld.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat de minister zich internationaal inzet om het probleem van het overboord vallen van containers op te lossen. Ik wijs op de uitzending van Argos, waarin werd gesproken over 200 containers in het Waddengebied. Daar ligt toch een discrepantie met wat de minister heeft gezegd.

Welke termijn heeft de minister, en zij die daar verder nog over gaan, in gedachten voor het verlenen van één vergunning voor alle bedrijven op de Tweede Maasvlakte?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ik zoek naar mogelijkheden om voor het personenvervoer op de Wadden toe te groeien naar het TESO-systeem, waarbij dagelijkse en wekelijkse gebruikers betrokken zijn via een soort aandeelhouderschap. Ik zie nog enige ruimte bij de minister. Ik zou graag zien dat de andere fracties ook aangeven in de toekomst die kant op te willen. Welke handvatten kan de minister daarvoor aanreiken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de gevraagde en ongevraagde informatie. Bij de ongevraagde informatie over de bruine vloot en over de collega Ramsauer en het derde spoor van de Betuwelijn zitten goede berichten.

In mijn inbreng heb ik vooral stilgestaan bij de verenooring, die ook na vanavond nog wel door zal gaan. Wat moeten we als Kamer nu met die e-mails waarover heel verschillende opvattingen zijn? Ik hecht aan de woorden van de minister. Zei zegt over de uitgelekte e-mails dat het erom gaat wat de besluiten van dit kabinet en de minister zijn en dat het de rol van het parlement is om die besluiten te toetsen aan de wensen en voorstellen vanuit de Kamer. Ik kan niet anders zeggen dat de concessieverlening, zoals die nu verleend is, een nadrukkelijke wens is van deze Kamer en van mijn fractie. Ik trek de conclusie dat er weliswaar onduidelijkheid blijft over de inhoud van bepaalde e-mails, maar per saldo moet ik deze minister beoordelen op het eindresultaat. Het resultaat is dat er een concessie verleend wordt die aan de gestelde wensen voldoet en op politieke steun kan rekenen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met een compliment aan de minister. Ik zit nu bijna een jaar in de politiek en vanavond heb ik volstrekt heldere antwoorden gekregen op negenenhalf van mijn tien vragen. Niet altijd het antwoord dat ik wilde horen maar wel

helder. Ik denk dat sommige van haar mannelijke collega's daar nog een puntje aan kunnen zuigen.

Ik probeerde de minister tot een bepaalde reflectie te krijgen. De grondstoffen worden schaars en we moeten op het milieu letten. Het is dan vreemd dat er enorme hoeveelheden spul over de aardbol heen en weer gesleept worden. Ik verwachtte daar niet zozeer een concrete maatregel van, maar meer een gedeelde verbazing of wellicht een visie van de minister. Hoe zou een ideaal plaatje voor de toekomst eruit zien? Mijn halve vraag was of de minister iets kan zeggen over Nederlands raffinaderijen die zich bezondigen aan blenden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De minister ontkent dat ambtenaren stukken lieten schrijven door een rederij en dat ze van die rederij juridische bijstand zouden krijgen in geval ze in de problemen zouden komen. Het werkt hier zo dat de minister het vertrouwen van de Kamer heeft tot het tegendeel is uitgesproken. Daar hou ik het bij. We hebben het over een selectie van de e-mails gehad. Voor mijn beeldvorming wil nog graag van de minister weten of zij kennis heeft genomen van alle e-mails.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister ook voor haar beantwoording, maar ik wil geen vergelijking maken tussen mannen en vrouwen. Dat vind ik twintigste-eeuws denken. Zij is een goede minister en dat is prettig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb niet gezegd dat vrouwen het beter doen dan mannen, ik heb alleen gezegd dat mannelijke collega's daar misschien een puntje aan kunnen zuigen.

De heer **Huizing** (VVD): Ik vind iets van de nadruk die daarop gelegd wordt.

De minister vindt het wellicht lastig dat ik steeds terugkom op het onderwerp zwavelhoudende brandstof, iets waar wij volmondig ja tegen hebben gezegd. Toch hoop ik dat het voor de minister zo zwaar weegt dat ik het toen genomen besluit onverstandig vind, dat zij toch wil proberen om binnen Europa een gelijk speelveld te creëren door andere landen te dwingen om mee te doen of door dit besluit te helpen uitstellen.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik hoor in het betoog van de minister dat ze als bestuurder gewend is om incidenten in een groter geheel te beschouwen. Ik vind dat een mooie zin. Dan hoop ik dat ze bedoelt dat incidenten niet de maat moeten zijn voor allerlei regelgeving. Ik hoop dat we in de toekomst hand in hand kunnen gaan voor de vermindering van die regelgeving. Veel van het omgevingsrecht waar we het over hadden, resulteert in een complexe regelgeving. Het is mijn fractie te doen om de concurrentiepositie van Rotterdam. De heer Huizing had het over een gelijk speelveld, maar ook in één Europa is Antwerpen een keiharde concurrent van Rotterdam, laten we dat niet vergeten. Andere partijen noemen het glas half leeg, en het aantal beren op de weg dat ik gehoord heb zou meteen onze natuurdoelstellingen regelen bij de oppositie. Rotterdam is zeer belangrijk voor onze economie, laten we gaan faciliteren in plaats van frustreren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mijn complimenten aan de PVV-fractie, omdat ze altijd van die mooie vergelijkingen maken.

In 2010 is op het Nederlandse deel van de Noordzee geen enkele container verloren gegaan, dus ik weet niet over welke jaren Argos het had. In 2009 zijn er op het Nederlandse deel van de Noordzee 34 containers als verloren geregistreerd en daarvan kwamen er tien op

Ameland terecht. De overigen kwamen niet bij de Waddenzee. Jaarlijks worden ongeveer 18 miljoen containers over het Nederlandse deel van de Noordzee versleept, aldus het jaarverslag van de Kustwacht.

Ik wacht momenteel op een eenduidig verzoek van het Havenbedrijf Rotterdam en het bedrijfsleven voor een koepelvergunning. We zijn met hen in gesprek, maar nog niet alle partijen in dat havengebied hebben gezegd dat ze deel willen uitmaken van die eenduidige koepelvergunning. Dat is te begrijpen, want sommige bedrijven kunnen redelijk makkelijk zelf een vergunning krijgen en zullen daarom opzien tegen het proces om die koepelvergunning te verkrijgen. Voor anderen is het juist wel aantrekkelijk om daarin mee te doen. Het Havenbedrijf is er druk mee bezig. Wij denken er alvast in mee, maar wij moeten het verzoek om vergunning nog krijgen. Ik kan de termijn nog niet overzien, hoe graag ik dat ook zou willen.

De opmerking van de CDA-fractie neem ik ter harte.

Mevrouw Van Tongeren wil mijn visie horen op hoe zou moeten worden omgegaan met de goederenstromen over de wereld. Ik ben een liberaal en geloof sterk in de eigen verantwoordelijkheid van de mens. Je moet zelf nadenken over welke producten je koopt en waar je die vandaan haalt. Gelukkig helpt de overheid dat inzichtelijk te maken, door aan te geven waar de dingen vandaan komen en door bepaalde fairtrade-activiteiten te bevorderen. De keuze blijft echter bij consumenten. Zolang die een heleboel plastic uit India blijven bestellen, moet ik daar niet in treden. Ik moet wel stimuleren dat consumenten bewust keuzes maken om zo milieuvriendelijk mogelijk te leven.

Binnen de IMO is dit jaar om het blenden op zee nog te verbieden. In de havens wordt geraffineerd en geblend. Dat gebeurt echter binnen de kaders van de wet- en regelgeving.

De heer Bashir vroeg of ik kennis heb genomen van alle e-mails. Het waren er ongelooflijk veel, iets van 1500, en EVT heeft ons een selectie getoond. Ik heb dus niet alle e-mails gelezen. Rijkswaterstaat heeft uitgebreid onderzoek gedaan op het moment toen zij deze beschuldiging aan de broek kregen. Ik vertrouw erop dat mijn dg's en directeuren dat soort onderzoek doen.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt dat ze geen kennis heeft genomen van alle mails. Heeft ze wel kennis genomen van de e-mail zelf en een deel van de mails die niet in de selectie passen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik heb een selectie van die mails gezien, omdat ik wilde weten wat er gebeurde. Het is vroegtijdig aan mij toegezonden, zodat ik daar inzicht in kon krijgen. Mevrouw Jacobi vroeg mij of ik positief stond tegenover het aandeelhoudersmodel. Ja, voor de toekomst is dat zo. De overheid kan echter niet ingrijpen in een bedrijfsstructuur van concessiehouders. Voor een volgende concessieperiode geldt dat je een bedrijf met een structuur als TESO zou kunnen opzetten. Dat hangt er van af of de provincie Friesland dan concessieverlener wil zijn of dat het Rijk die rol houdt. We hebben te zijner tijd die discussie met elkaar.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik heb nog een vraag.

De **voorzitter**: Ik geloof dat hierover voldoende gediscussieerd is.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Dan trek ik mijn conclusies.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten slotte ga ik nog in op de vraag van de PVV-fractie of ik het aantal onnodige regels terug wil dringen. Vanavond heb ik een debat met de Kamer over de Tracéwet, die dat ook beoogt. Ik hoop dat de PVV-fractie dan tegen de amendementen stemt die beogen extra regels toe te voegen.

De **voorzitter**: Ik hoop dat mevrouw Jacobi de conclusie trekt dat ze dit een volgende keer nogmaals aan de orde zal stellen. Ik heb twee toezeggingen genoteerd:

- De minister zal de Kamer voor de zomer informeren over maatregelen tegen het afwijken van de tankerroute bij de Waddenzee. Daarbij zal zij specifiek ingaan op de hoogte van de boete in relatie tot het voordeel.
- De minister informeert de Kamer per brief over de doorvoer van illegale producten en kernafval via de Rotterdamse haven, voor dan wel achter de douane.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat laatste zijn twee afzonderlijke vragen, maar volgens mij begrijpt de minister wat ik vroeg.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De eerste vraag zal ik doorspelen aan staatssecretaris Weekers, die over de douane gaat. Ik vind het moeilijk om voor hem een termijn te bepalen. Dat zal zo spoedig mogelijk worden.

De tweede vraag zal ik doorspelen naar EL&I of naar de staatssecretaris van Milieu.

De **voorzitter**: Dat wordt een mooie coproductie. Ik sluit de vergadering.