

Vergaderjaar 2014–2015

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 73

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 maart 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 21 januari 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 januari 2015 inzake de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 70);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 september 2014 inzake Evaluatie Zeevaartbeleid (Kamerstuk 31 409, nr. 67);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 juni 2014 inzake het werkprogramma zeehavens 2014–2016 (Kamerstuk 29 862, nr. 25);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juli 2014 inzake de stand van zaken toezeggingen en moties op scheepvaartgebied (Kamerstuk 31 409, nr. 64);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 augustus 2014 inzake het Jaarverslag 2013 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (31 409, nr. 66);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 september 2014 inzake de ondertekening Green Deal Scheepsafvalketen (Kamerstuk 33 043, nr. 35);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 12 september 2014 inzake het Fiche: Mededeling gegevensuitwisselingsstructuur (CISE) voor maritieme bewaking (Kamerstuk 22 112, nr. 1905);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 oktober 2014 inzake de aanbieding Voortgangsrapportage 13 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 121);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2014 inzake de aanbieding van het accountantsrapport behorende bij de dertiende Voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (VGR PMR) (Kamerstuk 24 691, nr. 122);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2014 inzake de Bestuurlijke overeenkomst inzake Zeetoegang IJmond (Kamerstuk 34 000 A, nr. 49);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 januari 2015 inzake de uitvoering moties kwaliteit scheepsbrandstoffen en toezegging olielozingen (Kamerstuk 31 409, nr. 71);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 september 2014 inzake- Antwoorden op vragen van de commissie inzake het op afstand bedienen van sluizen (Kamerstuk 33 750 A, nr. 96);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 oktober 2014 inzake schriftelijke antwoorden op vragen gesteld tijdens de eerste termijn begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu (Handelingen II 2014/15, nr. 18, item 4);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu 14 januari 2015 inzake verslag van een schriftelijk overleg over binnenvaart en de bruine vloot (Kamerstuk 34 000 A, nr. 51).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Harbers
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Harbers, Van Helvert, De Boer, Bashir, Albert de Vries en Graus,

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

Aanvang 14.36 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg over de scheepvaart. We hebben inmiddels een halfuur korter de tijd, maar we gaan proberen of het binnen de tijd lukt. De spreektijd per fractie in eerste termijn is vijf minuten, met twee interrupties. Ik heb bericht van verhindering ontvangen van de fracties van D66 en PVV. Ik heet de Minister en de belangstellenden welkom.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik wil het in eerste instantie hebben over de Maritieme Strategie en de ambitie van de Minister. Nederland is een land van wat kleinere schepen, dus niet van mammoet-tankers. In de strategie staat daar eigenlijk niets over, maar het is wel belangrijk. De eerste keizer van Rome, Octavianus, moest voordat hij keizer werd de slag bij Actium voeren. Hij had veel kleinere schepen dan zijn tegenstander, maar overwon toch. Het is dus niet erg, maar waarom schrijven we er eigenlijk niet over? Het beleid voor dergelijke schepen is namelijk heel anders dan dat voor grote schepen. Het belang van visserij voor de voedselzekerheid vinden wij in de strategie onderbelicht. De rol van de visserijsector zou een nadrukkelijke plaats moeten hebben in de strategie. Kan de Minister daar iets aan doen? De binnenvaartvloot heeft een grote diversiteit. Dat wordt amper benoemd en zeker niet als kwaliteit, terwijl kleinere binnenvaartschepen, dus kleiner dan 1.500 ton, worden gesloopt. Daarmee gaat de diversiteit verloren. Graag krijg ik daarop een reactie. Kijkend naar het beeld van de binnenvaartvloot, zouden we ook moeten meenemen de betrouwbaarheid van de uitstraling daarvan, omdat er flink wordt bezuinigd op de binnenvaart. Dat zie je bij de sluisbediening. De betrouwbaarheid daarvan wordt steeds kleiner en er worden steeds meer opmerkingen over gemaakt. Wij vinden dat een slechte ontwikkeling. Kan de Minister daarop ook reageren? In de sector bestaat het beeld dat men de kleinere binnenvaart benadeelt ten opzichte van het wegvervoer. Is dat zo? Kan de Minister dat beeld wegnemen of wordt hieraan gewerkt? Het varen onder Nederlandse vlag vinden wij erg belangrijk. Het is ook goed voor de economie en de werkgelegenheid. Welk beleid voert de Minister om het aantal schepen dat onze vlag voert, ten minste op peil te houden of misschien zelfs te vergroten? Wij waren verbaasd over de aankondiging van de Europese Commissie over het starten van een onderzoek naar vermeende belastingvoordelen voor Nederlandse zeehavens. We hebben ook de reactie van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) gelezen. Deelt de Minister de visie dat een onderzoek naar alleen Nederlandse zeehavens ontoereikend is en de vrijstelling van vennootschapsbelasting juist te maken had met de buitenlandse concurrentie? Mijn volgende punt is de dertiende voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en het Buitenland van Rhoon. Het CDA vindt het belangrijk dat er een plan komt met draagvlak in het gebied zelf. Deelt de Minister onze conclusie dat het alternatieve voorstel van de provincie Zuid-Holland voor de realisering van natuur- en recreatiegebied nog onvoldoende is uitgewerkt en financieel is onderbouwd? Geurts en Smaling hebben daar in de procedurevergadering ook

naar gevraagd. Er is op dit moment ook onvoldoende draagvlak in het gebied zelf, zowel bij agrarische ondernemers als bij inwoners. Ik ga nu in op de vergunningen en op het Kiwa (Keurings Instituut voor Waterleiding Artikelen). Het aantal vergunningen dat een schip nodig heeft om te mogen varen, ligt gemiddeld ergens tussen de 70 en de 90. Voor een deel zijn dat internationale afspraken, want het is natuurlijk een mondiale bedrijfstak, maar voor een deel is het Nederlands beleid. Het Kiwa speelt daarin een belangrijke rol. Ook de prijs van vergunningen is punt van discussie. Op zich lijkt het een kleine post, maar een bemanningsdocumentje kost al snel € 116, terwijl een paspoort ongeveer de helft kost, tenminste in mijn gemeente. En een paspoort lijkt mij nog altijd een ingewikkelder document dan een bemanningsdocumentje, maar misschien heb ik het mis. We komen het Kiwa op allerlei plekken tegen als certificaat- en vergunningverlener. Steeds ontstaat daarbij hetzelfde beeld: Kiwa is monopolist, je kunt de noodzakelijke vergunningen niet ergens anders aanvragen en er is veel kritiek op het Kiwa. Het is of te duur, of te langzaam, of te ambtelijk. Kan de Nederlandse regeldruk voor de zeescheepvaart op een of andere manier minder worden? Of vindt de Minister het geschetste beeld verkeerd?

Stena Line is in Hoek van Holland overgegaan op walstroom. Brandstof op een schip is zonder btw en accijns. Walstroom is schoner maar met btw en accijns. Die mogen van de EU eventueel weggelaten worden. Hoe staat de Minister daartegenover?

Tot slot heb ik een korte opmerking over de bruine vloot, een onderwerp dat niet op de agenda staat. We hebben deze week van de stichting bruine vloot een omschrijving gekregen van dingen die de Minister heeft gezegd en die onduidelijk, onjuist of verkeerd begrepen zouden zijn. Is de Minister bereid om in gesprek te treden voordat er onomkeerbare besluiten worden genomen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het is wel een uitdaging om tien minuten in vijf minuten te proppen, maar ik ga het proberen. Ik haak eerst aan op de laatste opmerking van mijn collega. De bruine vloot valt natuurlijk ook onder de maritieme sector. Er is inderdaad een deal voorhanden. Wij hebben ook de indruk dat Denemarken gewoon niet wil. Denemarken lijkt afkerig te zijn van het idee om de Nederlandse bruine vloot onder dezelfde voorwaarden te laten varen als de Deense. Als dit dus het hoogst haalbare is, dan moet het maar. Kunnen we voor elkaar krijgen dat onze bruine vloot ook buiten de 20 mijlszone kan varen?

Ik ga nu snel door met de Maritieme Strategie, de bredere paraplu. Wij zijn heel blij met deze visie van de Minister. Het is goed dat deze sector in de volle breedte meer aandacht krijgt. Ik zie de strategie dan ook als een vertrekpunt voor verdere versterking van deze sector, die zo ontzettend belangrijk is voor onze economie. Eén ding valt op in de cijfers. Ik begin met een concrete vraag. De toegevoegde waarde in miljoenen euro's van de sector zeevaart is tussen 2006 en nu gehalveerd. Hoe kan dit eigenlijk? Er zitten veel goede punten in de strategie, maar er mag voor mij op een aantal punten een tandje bij.

Ten eerste noem ik de mogelijkheid tot particuliere beveiliging. De Minister heeft daar zelf ook al iets over gezegd in de afgelopen week. Afgelopen december mochten we vol trots lezen dat rederij Allseas het grootste offshoreschip, de Pieter Schelte, heeft gebouwd. Dit schip zal wereldwijd worden ingezet, maar zal helaas gaan varen onder Panamese vlag – een gemiste kans – omdat de Nederlandse wetgeving particuliere beveiliging verbiedt. Klopt dat? Want dan geldt dat natuurlijk voor veel meer schepen.

Ten tweede zouden wij graag betere service bieden bij de bouw en de registratie van schepen, want te vaak ontpopt onze eigen Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zich nog als een sta-in-de-weg die scheepsbouwers en reders tot wanhoop drijft. Daarover hebben mij

verschillende geluiden bereikt. Waar andere landen in afwachting van de laatste werkzaamheden bijvoorbeeld nog bereid zijn om soepel om te gaan met het verstrekken van certificaten, wachten wij hier tot alles op orde is. Verschillende inspecteurs hebben ook verschillende invalshoeken, waardoor soms een hele inspectie opnieuw moet. De inspectie wordt eerder gezien als een hindermacht. Kunnen we er niet voor zorgen dat de ILT veel meer verwordt tot een faciliterende instantie? Nu wijken schepen uit naar Italië en worden ze onder de vlag van een ander land gebouwd, terwijl ze ook onder Nederlandse vlag hadden kunnen worden gebouwd. In het geval van Oasis of the Seas heeft het UWV ervoor gezorgd dat er vergunningen kwamen voor werknemers om het schip af te krijgen. Vervolgens wordt het bedrijf beboet omdat het UWV de vergunningen niet rondkrijgt. Het volgende schip wordt ergens anders afgebouwd. Dit zijn sterke signalen, die erop duiden dat Nederland qua dienstverlening een tandje bij moet zetten.

Ten derde moeten we een pas op de plaats maken wat betreft de verstikkende nieuwe Stikstofrichtlijn. Als die alleen op de Noordzee zou gelden, zetten we onszelf op grote afstand en dat moeten we echt niet doen. Als gevolg van de NO_x-richtlijn, de stikstofrichtlijn, zullen de kosten voor de kustvaart – alleen nieuwbouw – met bijna 2% stijgen. Denemarken en Nederland streven ernaar om dit jaar nog te komen met een gezamenlijk standpunt over de mogelijke aanvraag. Ik vraag de Minister om pas op de plaats te maken en de aanvraag in een breder verband te zien, dus daarbij niet alleen de Noordzee te betrekken maar een groter gebied. Dat lijkt mij veel beter, want Rusland heeft al gezegd dat het dat pas in 2021 wil gaan doen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Wij zijn blij dat de VVD de milieumaatregelen verder wil uitbreiden. Dat pleidooi ondersteun ik dus van harte. Als iets voor een groter gebied geldt, heeft het natuurlijk een grotere impact, maar wil mevrouw De Boer dan wel vasthouden aan de afgesproken termijnen? Het is voor mijn partij erg belangrijk dat we concreter maken wanneer aan deze eisen moet worden voldaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zou de bal willen terugkaatsen: is de PvdA dan ook bereid om te kijken naar de belangen van de scheepvaart in dezen? Ik ben bereid om te kijken naar de belangen van het milieu, maar ik zeg daarbij dat het weinig zin heeft om deze stikstofrichtlijn alleen voor de Noordzee toe te passen. Het milieu is er meer bij gebaat als die voor een groter gebied geldt. Dan moeten we er maar even mee wachten, zeg ik op mijn beurt. Als landen als Rusland nu al aangeven het pas in 2021 te gaan doen, heeft het toch geen enkele zin dat Nederland daarin voorop gaat lopen en samen met Denemarken de Noordzee aanwijst? Ik zou de Partij van de Arbeid dus willen vragen om niet alleen de belangen van het milieu voor ogen te houden, maar ook te kijken naar de belangen van de scheepvaart. Laten we bekijken of we met meerdere landen een groter gebied kunnen afspreken, en dan op een later tijdstip. Eerder krijgen we dat niet voor elkaar, omdat Rusland al heeft gezegd, uitstel te willen. Laten we bekijken of dat grotere gebied op een later moment kan worden aangewezen als zogeheten NECA-gebied (NO_x Emission Control Area).

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik was al bang dat erachter zou zitten dat er meer tijd genomen moet worden. Als je een voorsprong wilt houden, moet je soms bereid zijn om een eerste stap te zetten. Het is bekend dat de haven van Rotterdam hier helemaal niet bang voor is. Die wil deze stap zetten. Die is voorstander van de afgesproken termijn en het afgesproken gebied. Ik vind het prachtig als de Minister haar best wil doen om dat gebied groter te maken, maar de Partij van de Arbeid wil echt geen concessies doen aan de termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik spreek ook de haven, maar ik spreek meer partijen. Er zijn meer partijen die liever uitstel willen, dus laten we met elkaar bekijken of we dat voor elkaar kunnen krijgen. Het heeft gewoon geen zin om met twee landen dat voorstel uit te voeren als het beperkt blijft tot een klein gebied. Dat zou de heer De Vries met mij eens moeten zijn. Het is ook in het belang van de haven van Rotterdam dat het goed gaat met de scheepvaart. Ik wil dit punt dus aan de Minister voorleggen. Ik overweeg om hierover met een motie te komen.

Ten vierde noem ik de andere maritieme sectoren, zoals de pleziervaart en de jachtbouw. De jachtbouw is een onderbelichte sector, die echter ontzettend belangrijk is voor de werkgelegenheid. Hoe kunnen we ook die schepen meer onder Nederlandse vlag krijgen? We hebben de offshore en de scheepsbouw. Die komen wel aan bod, maar een beetje terzijde. Dat is voor andere maritieme sectoren zoals deze een gemiste kans. Kunnen die in de uitwerking van de visie een prominentere plek krijgen?

Tot slot wil ik bij dit onderwerp de regeldrift van Europa aan de orde stellen. Ik krijg hierover klachten van de redersvereniging. Het is goed dat we hieraan, indien nog mogelijk, aandacht besteden in het kader van het Nederlandse voorzitterschap. We zijn in 2016 voorzitter van de Europese Unie. Onze shortsea is gebaat bij een snelle administratieve afhandeling in de havens, waaronder single window dressing en Blue Belt, waarbij een schip maar één keer de administratieve procedure door hoeft in een Europese haven.

Hoe gaat het vervolg eruitzien? Al onze energie moet erop gericht zijn om Nederland in de toekomst zijn topositie als zeevarende natie te laten behouden. Dat is van groot belang voor Nederland. Krijgen we dus een uitvoeringsprogramma met concrete punten en afspraken? Krijgen we ook een aantal keren per jaar een update? Dat mag van mij geen rapport worden dat op de stapel belandt en tot een papieren tijger verwordt. Ik ga nog staccato een aantal punten langs. Ik begin met het rapport «Externe en infrastructuurkosten verkeer» van het ministerie. Er is kennelijk een rekenmethode die de CO₂-emissies van internationaal vervoer per zee en per lucht van en naar Nederland voor 50% toerekent aan Nederland. Dat is wel een heel gekke rekenmethode, aangezien een schip heel lang op zee vaart en daar veel meer uitstoot. Waarom wordt dat voor 50% toegerekend aan Nederland?

Ik kom bij de energiebelasting. Mijn collega zei het ook al ...

De voorzitter: Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mijn collega noemde de energiebelasting al, en ik heb dezelfde vraag.

Wij zijn benieuwd of de methode voor debunkeren in Singapore uitkomst kan bieden.

Mijn laatste punt betreft de inspectiekosten van de NVWA (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit). Afgelopen maandag kwam ook bij het Deltalings Jaardiner weer aan de orde dat een inspectie voor bijvoorbeeld vlees in de haven van Rotterdam € 251 kost, terwijl die in België maar € 105 kost. In het vorige AO is dit punt ook aan de orde geweest. De Minister zou daarover in gesprek gaan met haar collega. Ik ben benieuwd hoever deze gesprekken zijn.

Ik hoop dat ik mijn overige punten nog in de tweede termijn kan doen, voorzitter. Dan laat ik het hierbij.

De voorzitter: Dat wordt een nieuwe uitdaging.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De maritieme sector is het visitekaartje van de Nederlandse economie. De SP-fractie is dan ook erg blij dat we vandaag de rijksbrede beleidsagenda voor deze belangrijke sector kunnen

bespreken. Er staan veel zaken in die terecht benoemd worden en waarop in de komende jaren actie noodzakelijk is.

Ik begin bij het begin, namelijk bij de jeugd. Onlangs sprak ik een schipper, die mij vertelde steeds meer moeite te hebben om in Nederland geschikt personeel te vinden. Als we weten dat er de komende jaren waarschijnlijk genoeg werk te doen is in deze sector, is het natuurlijk bijzonder jammer als we hiervoor te weinig mensen opleiden. Dit punt wordt wel benoemd in de beleidsagenda, maar ik denk echt dat hier een forse slag gemaakt kan worden, ook in de binnenvaart. Het is nogal gedurfd om straks nog een binnenvaartonderneming te beginnen door de vele onzekerheden, de steeds veranderende regels en de te lage vrachtprijzen. Maakt ook de Minister zich hierover zorgen? Heeft zij bijvoorbeeld in kaart gebracht hoeveel schippers de komende tien jaar zullen stoppen, bijvoorbeeld vanwege pensionering? Zijn er dan wel voldoende starters die hun bedrijf willen overnemen?

Een ander belangrijk punt is diversiteit in de vloot, om via alle binnenwateren het land optimaal te kunnen bevoorraden. We zien het aantal schepen tot 1.500 ton in een rap tempo afnemen. Nieuwbouw is er amper nog. Goede schepen worden gesloopt vanwege onzinnige regels van bijvoorbeeld de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart). Hoe gaan we ervoor zorgen dat de zo belangrijke diversiteit in de vloot behouden blijft? Waarom is dit geen onderwerp in de beleidsagenda? Kan de Minister over dit onderwerp nog een paragraaf toevoegen?

Er wordt een groot punt gemaakt van veiligheid en milieu. Uiteraard zijn die van groot belang, maar gaat een en ander niet leiden tot een wildgroei van extra onuitvoerbare en onbetaalbare regels voor de sector, die daaraan nu al helemaal kapot gaat? Ik wijs er in dit kader ook op dat er momenteel bijna geen ongelukken plaatsvinden op het water. Vergeleken bij wegvervoer is varen over water ontzettend veilig. Ook wijs ik naar de aangenomen motie-Smaling/De Boer (34 000 XII, nr. 20), waarin wordt gesteld dat de binnenvaartsector in verhouding tot andere sectoren milieuvriendelijk en veilig is. De boodschap van de Kamer is volgens mij duidelijk: zorg ervoor dat er niet nog meer onzinnige regels komen en koester de zeer milieuvriendelijke schepen op de binnenvaart, zodat die sector kan groeien en uitdijen.

Als we zo doorgaan, zijn binnen tien jaar heel veel schepen verloren gegaan, omdat ze te klein zijn of aan vervanging toe zijn en er geen nieuwe kleine binnenvaartschepen of gewone schepen komen. Het zou een beleidsprioriteit van de Minister moeten zijn dat de diversiteit behouden blijft. Kan zij hier uitgebreid op ingaan?

De bruine vloot in de Oostzee is een onderwerp dat al jaren speelt. Er is nu gewerkt aan een oplossing met Denemarken, maar dit is helemaal geen oplossing. Het creëert juist een gigantisch groot probleem. Zeilschepen mogen alleen nog de kustlijn volgen binnen een straal van 10 kilometer, terwijl er juist in deze eerste 10 kilometer de meeste gevaren zijn. Denk aan zandbanken, rotsen enzovoorts. Daarnaast kunnen zeilschepen niet meer de Oostzee oversteken en zijn ze dus dagen bezig om ergens te komen. Ook kunnen ze niet voor de nacht invalt de haven bereiken. Toen ik dit allemaal zag, moest ik mij flink op mijn hoofd krabben, want ik begreep niet waarom we het zo doen. Ik heb overlegd met ondernemers die hiermee te maken hebben en zij begrepen het ook totaal niet. Wellicht kan de Minister ons dus uitleggen waarom het op deze manier wordt georganiseerd. Of erkent de Minister ook dat er een probleem is en is zij bereid om nogmaals in overleg te gaan met de Denen om ervoor te zorgen dat er een oplossing komt? Kan de Minister tevens aangeven waarom er zo'n vreemde deal tot stand is gekomen? Is er ook sprake van uitruil, koehandel of andere deals? Ik krijg graag een uitvoerige uitleg.

De scheepsbrandstoffen vormen een blijvend probleem. Wij debatteren hierover al jaren, maar het is nog steeds niet duidelijk welke stoffen er wel

of juist niet in brandstoffen mogen worden vermengd. Is de Minister bereid om hierover nu eens duidelijkheid te verschaffen? Tot slot verwijs ik naar de vragen die de heer Van Helvert namens de CDA-fractie heeft gesteld over de sluisbediening. Die is dusdanig versoberd dat de modal shift waar de Minister voor zegt te staan, in gevaar komt. Het Twentekanaal en de Kop van Overijssel worden onbevaarbaar. Hoe gaat de Minister dit oplossen? Is de taakstelling die is opgelegd wel realistisch? De SP zou graag zien dat dit op korte termijn wordt herzien door de Minister. Ik krijg graag een toezegging.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter, voordat ik met mijn eerste termijn begin, heb ik een klein punt van orde. We hadden, dacht ik, afgesproken dat we de scheepvaartonderwerpen die juist in een SO zijn behandeld, niet zouden behandelen, maar ik hoor collega's daar toch allemaal over praten. Ik stel voor dat zij daarover een VSO aanvragen, zodat wij daarover uitspraken kunnen doen. Ik vind het merkwaardig dat we hebben afgesproken om die onderwerpen niet te agenderen, en dat toch gebeurt.

De heer **Graus** (PVV): Mijn buurman heeft zeker een punt, maar ik vind altijd dat een Kamerlid alles mag benoemen wat hij wil. Of de Minister en de andere Kamerleden daarop ingaan, is een tweede, maar ik vind dat ieder Kamerlid mag benoemen wat hij wil.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Daar wil ik niet in treden, maar ik vind afspraken altijd zo prettig.

De **voorzitter**: Ik heb dit als voorzitter toegelaten, omdat ik constateer wat hier in huis altijd gebeurt, namelijk dat Kamerleden niet alleen over hun inbreng gaan maar ook buitengewoon vindingrijk zijn. Ik had ook al voorzien dat dit een glijdende schaal is. De leden weten hun onderwerpen toch te koppelen aan de Maritieme Strategie. Zo benoemen ze de bruine vloot, maar dan wél buiten de 20 mijlszone, want dan is het zeescheepvaart. Ik vind het dus vindingrijk en ik heb het toegelaten, maar het staat de leden vrij om in een procedurevergadering ook nog ordentelijk een VSO af te spreken.
Ik geef de heer De Vries nu het woord voor zijn eerste termijn.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Ik complimenteer de Minister met haar rijksbrede Maritieme Strategie. Het is in ieder geval qua proces fantastisch dat de hele sector daar samen aan gewerkt heeft, alleen zal het een enorme toer worden om de strategie concreet te maken. Er is toegezegd dat er werkplannen komen. Misschien kan de Minister ons een klein beetje inzicht geven in de vraag wanneer, in welke volgorde en in welk tempo we die concretisering kunnen verwachten. Want natuurlijk gaat het om de knikkers en niet om het spel. Dit is belangrijk, want in de maritieme cluster gaat het om een werkgelegenheid van 224.000 mensen, vooral Nederlanders, en dat is omvangrijk. Wij vinden het goed dat er gefocust wordt op het versterken van onze positie, dus niet behouden, maar versterken. Zeker in een concurrerende wereld is dat een uitdaging. Wij vinden het uitstekend dat wordt ingespeeld op verandering, op de energievoorziening, op de offshore en op niches in de markt. Eén ding vonden wij niet zo duidelijk: de positie en de financiering van MARIN (Maritime Research Institute Netherlands). Dat instituut krijgt veel minder geld dan vergelijkbare instituten in de waterveiligheid en de luchtvaart, en kan het hoofd eigenlijk niet meer boven water houden en voldoende kwaliteit leveren. Daarnaast dreigt nog dat er een soort paraplu wordt gemaakt voor allerlei van dat soort instituten. Daar is MARIN ook doodsbenauwd voor, want dan gaat er een heleboel geld in overhead zitten. Kan de Minister daarop reflecteren?

De Partij van de Arbeid is enthousiast over de milieuparagraaf. Wij streven naar zero-emission-schepen, die schoner en veiliger worden door andere brandstoffen en dergelijke. Dat is echt een uitdaging, en een handschoen die we moeten oppakken. Wat dat betreft zijn we ook blij met de Green Deal Scheepsafvalketen, die bij stukken zit. We vroegen ons alleen af of er ook een green deal te verwachten is voor de sloop van schepen. We weten welke ellende er met de sloop van schepen samenhangt.

Wij vinden dat er in de paragraaf over human capital ook iets gezegd kan worden over de kwaliteit van arbeid. Minister Asscher voert beleid tegen uitbuiting en schijnconstructies. Ook in deze wereld, vooral ook in de havendiensten, zijn er gevallen bekend van het ontduiken van het minimumloon en de vakantietoeslag. Wij zouden het evenwichtig vinden als dit onderwerp een volwaardige plaats krijgt in het beleid.

Het werkplan zeehavens heet terecht «Alle hens aan dek!», want er is van alles aan de hand met de zeehavens. Wij zijn blij dat de Minister heel stevig omgaat met het gelijke speelveld waar de universiteit van Rotterdam vorig jaar zo'n verontrustend rapport over uitbracht. Ik steun de opmerking van mijn collega De Boer over de kosten van de inspecties. Die lopen ver uit elkaar. Dat er nog van alles mis is, blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat vorige week de stad Gent besloot om voor de vestiging van ArcelorMittal weer een kaai van 200 meter te gaan financieren voor 9,2 miljoen. Zolang dat soort dingen blijft bestaan, staan onze zeehavens echt op achterstand. Natuurlijk is het gevaarlijk om voor Zeeland op te komen als je uit Zeeland komt, maar ik ga dat toch doen. Ik ben eens even bij ons havenbedrijf langs geweest. Ik heb gevraagd wat het havenbedrijf in dit werkplan zeehavens ziet. Het havenbedrijf mist vooral het accent op de noord-zuidcorridor. Er moet aandacht komen voor de kans die de Seine-Nordontwikkeling aan Nederland biedt, en niet alleen aan Zeeland maar ook aan Rotterdam, want die goederen zullen niet in Zeeland blijven hangen. Die zullen voor het merendeel naar Rotterdam gaan. Frankrijk betaalt de vaarverbinding en België betaalt samen met Europa de sluis bij Terneuzen. Mijn complimenten overigens dat daarvoor een overeenkomst wordt getekend, en dat de zeetoeegang IJmuiden rond is. Wat dat betreft worden er echt punten gemaakt. Terug naar de Seine-Scheldeverbinding: Zeeland heeft echt behoefte om in die corridor ook de modal split te kunnen dienen met een spoorverbinding. De Minister schrijft ook in haar beleidsplannen dat je niet op één modaliteit moet gokken maar dat juist de combinatie van modaliteiten de zaak sterker maakt. Wat let de Minister dus om dat heel kleine stukje spoor van Axel naar Zelzate eindelijk eens op de agenda te zetten?

Dat geldt eigenlijk ook voor de bocht naar Antwerpen van de lijn van Zeeland. Het rare is dat de Minister het op de kennisagenda zet, maar de Staatssecretaris op hetzelfde moment in een brief schijft dat zij van die voorziening afziet. Wij steunen de Minister en niet de Staatssecretaris in dezen. Het is echt nodig dat de verbinding er komt, want nu rijdt men 56 kilometer naar Kijfhoek met gevaarlijke stoffen, door drie binnensteden, en dan terug naar Antwerpen met diezelfde gevaarlijke stoffen. En dan wordt er gezegd dat dit een beperkte omvang heeft. Ja, dat heeft nu een beperkte omvang, omdat de faciliteiten zo slecht zijn, maar als die faciliteiten beter worden, zal er meer vervoerd worden per spoor en dat is echt belangrijk. Dit zal ook de kracht van de Zeeuwse haven versterken. Nu ik toch op de Zeeuwse toer zit, er is ...

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat ga ik proberen. Er is ook echt een probleem met Natura 2000 in Zeeland. De Minister weet dat de Partij van de Arbeid altijd de hoeder geweest is van de Natura 2000-gebieden, maar hier is een grens getrokken bij de Rammekensschor, waardoor de

scheepsnieuwbouw en de scheepsreparatie van Scheldebouw echt niet meer kan uitbreiden. Zeeland Seaports heeft allerlei voorstellen gedaan voor natuurcompensatie, maar het is een onwrikbaar dossier. Het blijft maar voortduren en er is echt een oplossing voor nodig. Mijn laatste punt is dat ...

De **voorzitter**: U bent echt door uw tijd heen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Mijn laatste punt is heel kort.

De **voorzitter**: Nog één zin.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het gaat over de toegang tot de haven van Vlissingen. Daar moet gebaggerd worden. Dat speelt al jaren en dat staat nu op de kennisagenda. Dat betekent dus dat we jaren gaan studeren in plaats van dit te gaan aanpakken. Dat moet echt door het Rijk gebeuren, want Zeeland Seaports heeft een behoorlijke schuld en het heeft bovendien nog het Thermphos-terrein als een molensteen om zijn nek hangen. Ze kunnen dat echt niet zelf oplossen. Hier is ook een doorbraak nodig.

De heer **Graus** (PVV): Mijnheer de voorzitter. Tijdens een debat, een algemeen overleg in dit geval, heeft altijd iedereen de mond vol over trots en gewichtigheid van de maritieme sector, maar ik kom nu al verschillende jaren op het Maritime Awards Gala en daar zie ik nooit iemand van de Kamer. Ik zie de Minister daar ook nooit... U bent er wel geweest, mevrouw De Boer? Dan bent u er niet geweest als ik er was, maar ik was er in ieder geval wel. Of zouden wij aan een of ander ...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit is uitlokking, voorzitter! Ik ben daar de hele tijd geweest. Ik heb zelfs nog naar u gezwaaid, mijnheer Graus. Dat u mij niet wilde zien, is weer iets anders, maar dit pikken we niet.

De heer **Graus** (PVV): Niets menselijks is ons vreemd! Mijn excuses aan mevrouw De Boer. Ik ben er weleens met Reinette Klever geweest en toen waren we maar met twee Kamerleden. Ik zou echt willen dat de Minister daar ook een keer acte de présence geeft. Dan kan zij laten merken dat zij er echt staat voor de maritieme sector, ook op momenten buiten het debat om, al is het op een vrije avond. Dan moet je er ook voor de jongens zijn. Voorzitter. De situatie in de binnenvaart is erger dan men denkt.

De **voorzitter**: Er is een interruptie van mevrouw De Boer, in tweede instantie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, ik heb nog een vraag. We hebben het Havendiner in Delfzijl gehad, we hebben het Havendiner in Amsterdam gehad en we hebben afgelopen maandag het Deltalinqs Jaardiner gehad. Is de heer Graus bij een van die drie diners aanwezig geweest?

De heer **Graus** (PVV): Nee, maar bij mij heeft het heel vaak te maken met het volgende. Daarom moet ik jullie dadelijk ook verlaten. Kijk, de PVV is momenteel nog te groot voor het servet en te klein voor het tafellaken. Ik moet daar dus keuzes in maken. Ik deed mijn oproep aan de Minister. Zij is Minister van de maritieme sector. Daarom vraag ik haar om er zeker een keer bij te zijn. Ikzelf moet mij helaas vaak in tweeën of in drieën splitsen, dus ik kan niet overal bij zijn. Dat ligt ook aan de rijtijden, want ik woon, denk ik, het meest veraf van alle Kamerleden. Ik zit dus ook met rijtijden en met tijdgebrek. Helaas kan ik niet overal bij zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter, ...

De **voorzitter**: Wij hebben een interruptie in tweeën afgesproken en die hebt u gehad. Dus tenzij u hiervoor een tweede interruptie wilt gebruiken ...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kom ook uit Groningen en wat de heer Graus zegt, geldt ook voor nog kleinere fracties in dit parlement. Ik zou deze kwalificaties dus maar bewaren voor in de wandelgangen.

De heer **Graus** (PVV): Dat begrijp ik niet goed, want ik deed een oproep aan de Minister. Dat geluid hoorde ik ook van mensen aan de tafeltjes rondom mij: wat jammer dat de Minister zich hier nooit laat zien. Dat is mijn oproep. Het is een heel sympathieke oproep. De Minister hoeft er niet op in te gaan. Ik vraag het alleen. Dat is het enige wat ik doe. Ik laat de Kamerleden dan verder met rust. Ik heb alleen geconstateerd dat er, op mevrouw De Boer, mevrouw Klever en mij na, nooit iemand is. Dat is een constatering. Ik heb alleen het verzoek neergelegd bij de Minister om er een keer te zijn. Ik snap niet wat ik daar fout mee doe.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dit een vreemde constatering, want ik kan mij niet voorstellen dat de heer Graus de hele tijd alle Kamerleden achterna loopt om te zien waar ze wel of niet zijn. Het is dus vreemd om te zeggen: andere Kamerleden waren er niet.

De heer **Graus** (PVV): Soms heb ik spijt van iets wat ik heb uitgesproken. Er zijn van die momenten.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat is dan een leermomentje!

De heer **Graus** (PVV): Nee, dit is geen leermomentje. Dat zegt iets over anderen, niet over mij. Maar ik wil wel iets belangrijks zeggen, mijnheer de voorzitter, ook na hetgeen de andere Kamerleden hier zonet hebben gezegd. De VVD is momenteel zo groot dat zij een woordvoerder mosselen heeft, een woordvoerder zeeschepen enzovoorts. En ik moet zo veel portefeuilles in mijn eentje doen – daar begon ik mee – dat ik onmogelijk overal bij kan zijn. Daarom moet ik jullie dadelijk ook verlaten nadat ik mijn inbreng heb gedaan.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

De heer **Graus** (PVV): Ja, ik vervolg. Ik had nog niets gezegd! Voorzitter. De situatie in de binnenvaart is erger dan men denkt. De sector staat veel meer onder water dan we allemaal durfden te vermoeden. Door overcapaciteit ligt de macht in handen van de bevrachters. De PVV heeft dit al enkele malen bij de Minister aan de orde gesteld. Wij hebben ook moties ingediend. Hoe beoordeelt de Minister de situatie in de binnenvaart en het gedrag van kredietverleners, waarbij door overcapaciteit de bron van de problemen kunstmatig in stand wordt gehouden? Schippersfamilies die wel het hoofd boven water kunnen houden, krijgen te maken met extra regelgeving. Hierdoor moeten zij dure investeringen doen in oude schepen. Vaak zijn dat oude schepen, niet altijd natuurlijk. De PVV heeft met enkele moties getracht om zo veel mogelijk van deze eisen uit te stellen. Hoe staat het op dit moment met de extra eisen, die onder meer voortvloeien uit de CCR? Kan de Minister daarop een reactie geven?

Ik ga toch in op de bruine vloot. Er is al veel over gezegd. Ik vraag de Minister alleen om een werkbare oplossing. Dat is het enige. Denemarken heeft zijn eigen traditionele schepen en het verstoort de marktwerking. Het is een interne markt, vandaar dat wij er iets van vinden en van zeggen. En hoe staat de Minister tegenover het plan van de sector? De sector is namelijk ook met een plan gekomen. Ik neem aan dat de Minister daarvan

ook op de hoogte is. Kan de Minister zeggen wat de gevolgen zijn van de acht jaar durende soap voor de Nederlandse ondernemers? Hoe komt het dat Duitsland en Denemarken ongestraft een ongelijk speelveld kunnen creëren? Er is één interne markt. Ik ben straks niet meer hier, maar mijn trouwe medewerker, die al met een lijkleek gezichtje achter in de zaal zit te wachten, zal de antwoorden in ontvangst nemen.

Nederlandse scheepsbouwers en -werven raken opnieuw gedupeerd doordat Spanje staatssteun gaf aan zijn werven, waardoor die orders hebben binnengesleept tegen een lagere prijs. Het is de zoveelste keer dat Zuid-Europese landen een ongelijk speelveld creëren. Wat kan en gaat de Minister doen om het speelveld – lees ook hier: de interne markt – weer gelijk te trekken?

De binnenvaart is een noodlijdende sector. Na 23 jaar is ook de subsidie voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) stopgezet en krijgt deze sector het extra zwaar te verduren. De PVV wil weten hoe die stopzetting te rijmen valt met het regeringsbeleid om juist meer lading van de weg te krijgen en via het water te vervoeren. De PVV wil weten hoe de Minister de problematiek rondom de invoering van het Automatic Identification System (AIS) gaat oplossen en wat de noodzaak is van deze regelgeving, waarbij ook veel recreatieve burgers op kosten worden gejaagd. Wat kan en gaat de Minister doen om meer scheepsbouw vanuit Nederland te laten plaatsvinden? Want er is een vlucht. Dat is gewoon zo. Niet van iedereen en niet van alles, maar het gebeurt wel. Het geldt ook voor de toeleveranciers. Laat die eeuwenoude tradities en tijden hier weer herleven. Er was gisteren een heel mooie documentaire op televisie, waarin te zien was dat de Amerikanen steeds meer in eigen land en voor de eigen markt gaan produceren. Ze gaan dat gewoon doen en dat is mogelijk zolang de overheid daarmee instemt. Daar krijg ik graag een reactie op.

De voorzitter: Tot zover de inbreng van de Tweede Kamer in eerste termijn. We schorsen kort, waarna we vervolgen met het antwoord van de Minister.

De vergadering wordt van 15.10 uur tot 15.19 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik ben blij met de vriendelijke woorden van de commissie over de Maritieme Strategie. Het is voor het eerst in lange tijd dat de overheid daarvoor weer zorgt. Dat komt doordat de zeehavens, als je het onderwerp wat smaller bekijkt, voornamelijk als bedrijven opereren, ook al zijn het vaak bedrijven met overheidsaandeelhouders en heeft de overheid altijd een terughoudende rol gespeeld. De afgelopen jaren zag ik echter ook dat, ondanks onze goede positie, zeehavens in de ons omliggende landen veel sneller uit de grond werden gestampt en heel groot zijn geworden. We moeten dus gaan bekijken of we ook voor de toekomst wel voorbereid zijn op de concurrentie die op ons afkomt. Moeten we ons niet beter voorbereiden om die zeehavens een heel goede positie te geven? Vandaaruit zijn we het gesprek aangegaan met de sector en is het onderwerp verbreed naar zeevaart en binnenvaart, omdat de samenhang daarmee evident is. Ik ben ook heel blij dat er zo intensief is samengewerkt met diverse partijen in het veld. De complimenten die ik zonet van de woordvoerders kreeg, wil ik dus doorgeven aan alle partijen die erbij betrokken zijn geweest. Ik kijk even de zaal in: er zitten er een paar, maar er zijn er ook een hoop niet aanwezig. Er is echter goed samengewerkt.

Het is ook een belangrijk cluster. Er wordt 7,3% van het bnp verdiend en er is 5% van de werkgelegenheid in Nederland mee gemoeid. Het is dus voor mij van belang om te kijken naar diverse punten. Hoe staat het met human capital, dus de werkgelegenheid? Hebben we straks voldoende mensen die in de sector kunnen werken? Hoe staat het met de milieuo-

regels of andere regels met betrekking tot veiligheid? Moeten er minder regels komen om de sector te ondersteunen? Moeten er op sommige punten misschien wel meer regels komen? Hoe staat het met de bereikbaarheid van de sector over land, over water en over spoor? Alle elementen staan in de Maritieme Strategie. Uiteindelijk zijn er zes kaders waarbinnen wij werken. Alle elementen moeten worden uitgewerkt in concrete actieplannen. Een deel daarvan, over de zeehavens, heeft de Kamer eerder toegestuurd gekregen. Dat staat nu ook op de agenda. Dat is dus al een werkprogramma. Aan zeevaart en binnenvaart wordt nu gewerkt. Ook die onderdelen zijn binnenkort klaar. Dat zullen de concrete uitwerkingen zijn van de strategie. Die tellen steeds voor twee jaar, dus we kunnen ze om de twee jaar actualiseren, of zoveel eerder als dat nodig is. Naast lovende woorden waren er ook vragen. De commissieleden vroegen bijvoorbeeld of bepaalde zaken die zij nu niet in de strategie zien, nog wel ergens terug zullen komen.

De heer Van Helvert vroeg waarom kleine schepen er niet specifiek in genoemd worden; Nederland is toch een land van kleinere schepen en niet zozeer van mammoettankers? Ik denk dat je op twee manieren naar Nederland moet kijken. Aan de ene kant zijn er de havens, die geschikt moeten zijn om ook heel grote schepen te kunnen ontvangen. Daaraan werd in de afgelopen jaren juist gewerkt. Rotterdam is daar zeer geschikt voor, net als Zeeland. Je moet zorgen voor voldoende diepgang en voldoende ruimte om die schepen te ontvangen en deels te laten doorvaren of keren. Aan de andere kant is er de zeevaart zelf, waarin wij natuurlijk veel meer werken met kleinere schepen. Ook in de maakindustrie werken wij veel meer met kleinere schepen. Daar zit ook ons talent. In de strategie is dus ook ruimte geboden voor nichemarkten. Daarbij hoort zeker ook de kustvaart, die voornamelijk uit kleinere schepen bestaat. We zullen daaraan ook invulling geven in het werkprogramma zeevaart, dat zijn afronding nadert. Ook de visserij zal daarin worden meegenomen. Het onderwerp heeft ook een duidelijke plek in de discussie over de Noordzee. Daar gaat het de heer Van Helvert ook voornamelijk om, denk ik. Volgens mij hebben wij daar over twee weken weer een algemeen overleg over. Idem dito voor de grote pleziervaartuigen en de offshore, waar de VVD naar vroeg. Ook die zullen hun plek krijgen in de werkprogramma's.

De heer Bashir heeft een specifieke vraag gesteld over de diversiteit. Hij vroeg of ik mij wil inzetten voor het behoud van het kleine binnenvaartschip, door dat als prioriteit te nemen. Ik zou dat willen omdraaien. De Maritieme Strategie steunt het ingezette beleid van Beter Benutten, en lobbyt daarmee ook voor een veiliger en efficiënter gebruik van vaarwegen. Wij proberen daarmee ook de binnenvaart een betere rol te geven. Ook de bediening en het onderhoud van de vaarwegen proberen we binnen de beschikbare middelen zo veel mogelijk te optimaliseren. Wij voeren echter een vraaggestuurd beleid, dat uitgaat van de vraag naar vervoer. Uiteindelijk bepaalt dus de markt of die van een groter of een kleiner schip gebruik wil maken. En dat hangt er weer van af of je goed kunt inspelen op bepaalde nichevragen, ook als markt. Ik ga dus geen marktregulerende overheidsmaatregelen nemen om specifiek het kleine schip te behouden. Wat ik bijvoorbeeld wel wil doen, omdat alle categorieën mij even lief zijn, is de eventuele belemmeringen in regelgeving wegnemen voor de introductie van kleine nieuwe schepen. Wij hebben bijvoorbeeld vaak discussies gehad over de technische regelgeving van de CCR. Ik heb mij er in de afgelopen jaren erg voor ingezet om de meest knellende bepalingen voor kleine schepen met vijf jaar uit te stellen, omdat het voor die schepen juist veel moeilijker is. Ook bij de ontwikkeling van nieuwe regelgeving op het gebied van verduurzaming van de binnenvaartvloot en de samenstelling van de bemanning van binnenvaartschepen probeer ik de specifieke kenmerken van kleine schepen mee te nemen. Ik heb dus oog voor het kleine schip en probeer echt rekening

te houden met de specifieke belangen van kleine schepen, maar ik ben er niet om het kleine schip te behouden. De markt moet natuurlijk zelf zijn nut en noodzaak bewijzen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer heeft een interruptie. Overigens sta ik in deze termijn twee interrupties per fractie toe.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is een mooi punt om even op aan te haken, want het is een punt dat ik in mijn woordvoering had staan maar waaraan ik niet ben toegekomen. De hardheidsclausule kan hierin ook een rol spelen. Dat is wel een bepaalde procedure, maar die is misschien wel geschikt voor de kleinere schepen. Zo kun je, in plaats van van bovenaf bij unanimité de CCR te proberen te bewegen tot andere regels, de hardheidsclausule een belangrijke rol laten spelen, met name voor de kleine schepen. Dat eerste is in de praktijk heel moeilijk, want de CCR besluit bij unanimité. Is de Minister bereid om hierin de helpende hand te bieden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja en ja. Ja, ik kan een rol spelen en ja, ik ben bereid om de helpende hand te bieden.

De heer **Bashir** (SP): Aan de ene kant zijn dit mooie woorden van de Minister, maar aan de andere kant zijn het ook zorgwekkende woorden, want de Minister heeft het maar over 5 jaar. Ik wijs erop dat schepen gemiddeld 60 tot 80 jaar meegaan en misschien zelfs langer. Dan is een periode van 5 jaar te kort. En zonder goede verbindingen over water met het achterland, heb je eigenlijk niets aan een Maritieme Strategie. Alles komt dan hierheen en de wegen zitten al vol, dus over de weg kan het niet. Het spoor zit ook al vol. We hebben de binnenvaart en de kleine schepen dus nodig. Daarom verwacht ik toch meer inzet van de Minister om haar eigen strategie voor elkaar te kunnen krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heeft de heer Bashir mij volledige inzet horen bepleiten voor de modal shift naar de vaarwegen, en voor het sturen op regelgeving en het rekening houden met specifieke categorieën waarvoor dit complexer is dan voor anderen. Ik noem een voorbeeld. Inderdaad hebben we nu een uitstel van vijf jaar gekregen voor de kleinere schepen, maar wij zijn nu in de CCR ook in gesprek om te bekijken of we daarvoor niet überhaupt een alternatief kunnen vinden. Wij blijven steeds zoeken: wat is een redelijke regel en wat is een onredelijke regel, die te zwaar of buiten proportie is? Daar ben ik dus steeds mee bezig. Ik reageer op de vraag van de heer Bashir – geeft u prioriteit aan het behoud van de diversiteit? – ook als marktordenaar. Ik zorg ervoor dat die diversiteit er kan zijn, maar uiteindelijk moeten de schepen natuurlijk hun eigen meerwaarde bewijzen. Dat kunnen ze ook, doordat de vraag naar vervoer over water groeiende is en doordat er interessante proposities geboden kunnen worden, ook door het kleinere schip, want men wil niet altijd alles met grote schepen doen. Ik ben er echter niet om categorieën te behouden. Ik ben er wel om ervoor te zorgen dat die categorieën in leven kunnen blijven en het in ieder geval niet moeilijker krijgen dankzij onze regelgeving of ons beleid. Het is andersom. We kunnen er lang of kort over praten, maar volgens mij zeggen we allebei: zorg ervoor dat je speciaal oog hebt voor de kleine schepen. En dat heb ik.

De heer **Bashir** (SP): Je kunt het ook omdraaien en constateren dat je zonder die kleine schepen en zonder die diversiteit wel veel moois op papier kunt zetten, maar dat niet gerealiseerd kan worden. De Minister heeft de kleine binnenvaart nodig om haar agenda uitgevoerd te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarover verschillen wij dan van mening. Ik denk dat dat ook zonder mogelijk is. Ik vind de diversiteit ook mooi. Ik vind het ook interessant als er een divers aanbod is, zodat je kunt inspelen op verschillende vragen. Maar nogmaals, de overheid is er niet om bepaalde types in leven te houden. Dat doen we eigenlijk nergens, bij geen enkel vervoermiddel. De overheid is er wel om ervoor te zorgen dat de diversiteit mogelijk kan zijn, door rekening te houden met specifieke groepen waarvoor iets bijvoorbeeld disproportioneel is. Daar houd ik rekening mee, maar het is niet mijn prioriteit om het kleine schip te behouden, zoals de heer Bashir vroeg. Nee, het is mijn prioriteit om de binnenvaart in al zijn facetten te stimuleren. Ik ga verder met de Maritieme Strategie. Mij is gevraagd naar de kennisinstututen en het gelijke speelveld. Is er een ander speelveld voor MARIN dan voor de andere kennisinstututen, zoals Deltares of het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) voor de luchtvaartsector? De spelregels voor de overheidsbijdragen waarvan de instututen kunnen profiteren, zoals de TKI-toeslag (Topconsortia voor Kennis en Innovatie), zijn generiek. Die zijn dus voor alle sectoren en instututen gelijk, maar mij zijn ook de zorgen van MARIN over een gelijk speelveld bekend. Ik weet ook dat daar op dit moment discussie over plaatsvindt met MARIN en mijn collega van Economische Zaken, die dit coördineert en het voortouw heeft in deze discussie. Ik kan en wil nu niet vooruitlopen op de uitkomsten van deze discussie. Ik weet ook niet eens waar ze op dit moment zitten in die discussie, maar ik weet wel dat dit op dit moment op tafel ligt, en dat MARIN dus ook de kans heeft om aan te geven op welke gebieden het minder bedeed wordt dan de andere instututen. Ook is mij gevraagd of ik de angst van de kennisinstututen voor de overkoepelende aanpak ken en hoe ik daartegen aankijk. Ook die discussie is nog lopende. Economische Zaken is aan het nadenken over de vraag wat wij in de toekomst gaan doen op het gebied van de kennisinstututen. Ikzelf geloof dat samenwerking en proberen om dingen gezamenlijk aan te pakken, alleen maar positief zijn, maar ik let er wel op dat de partijen hun eigen identiteit kunnen behouden, zeker met betrekking tot hun internationale opdrachten. Deltares en MARIN hebben een heel duidelijk en goed profiel, ook internationaal, dus dat zou voor mij een belangrijke afweging zijn in het debat. Maar het debat is er nog niet, omdat Economische Zaken er nog op studeert hoe het dat vorm wil geven.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik vind het toch een beetje bijzonder dat de Minister zegt: dat ligt helemaal bij mijn collega van Economische Zaken. Die zal daar zijn eigen afweging in maken en zijn eigen randvoorwaarden bij hebben, maar ik ga ervan uit dat «onze» Minister toch gaat knokken voor de maritieme sector. Ik snap dus niet dat de Minister zich er niet mee gaat bemoeien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook daarover hoeft de heer De Vries zich geen zorgen te maken. Excuus, ik wist niet dat hij daarnaar vroeg. Ik dacht dat hij vroeg: klopt het dat er een ongelijk speelveld is? Volgens de regels is dat er niet, dus wij proberen nu eerst te bekijken waar de pijn dan in zit. Dat gesprek vindt plaats met de coördinator van alle budgetten. Maar natuurlijk hecht ik zeer aan sterke kennisinstellingen die ons ministerie adviseren, of dat nu MARIN of Deltares of NLR is. Heel veel kennisinstellingen zijn gelieerd aan ons ministerie, omdat wij alles wat wij doen, altijd presenteren in de driehoek van kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheid. Dat is heel belangrijk. Ik zal mij dus zeker inhoudelijk met deze discussie bemoeien, maar ik vind dit niet de plaats om namens een andere Minister te zeggen dat we het voor één instituut anders gaan doen dan voor de andere. Laat de discussie daar nog even gedijen. De heer De Vries kent mijn inzet.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik ben blij om te horen dat er toch wat inzet is van deze Minister. Centraal staat, bijvoorbeeld voor de defensie-sector in de scheepsbouw, de gouden driehoek. Het gaat om kennis en het gaat om de bedrijven en het gaat om de overheid. Ik vind het dus echt belangrijk dat vanuit het maritieme belang ook op de pilot kennis wordt gestuurd. Ik ga er dus van uit dat ik mag rekenen op de inzet van de Minister om die veilig te stellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had al gezegd dat ik mij daar hard voor zal maken. Ik herhaal dat ik het ook belangrijk vind dat het goed gaat met onze kennisinstellingen. We moeten allemaal bezuinigen en dat kan betekenen dat je meer moet doen met minder, maar je moet wel goed werk kunnen blijven leveren. Wat doe ik aan het aantrekken van rederijen en het onder Nederlandse vlag brengen van partijen? Dat doen wij samen met anderen, bijvoorbeeld met Nederland Maritiem Land (NML). Wij proberen samen de promotie van de Nederlandse maritieme cluster vorm te geven. Specifieke wervingsacties gericht op het aantrekken van rederijen zijn mijns inziens een gezamenlijke actie van de redersvereniging en I en M. Daar hebben wij deels uitvoering aan gegeven. In de Maritieme Strategie staat dat het bedrijfsleven ook zelf verantwoordelijkheid draagt voor promotie en werving, maar dat de overheid die waar nodig en mogelijk zal ondersteunen met economische diplomatie en met NFIA-activiteiten (Netherlands Foreign Investment Agency). Ook moet de overheid uiteindelijk zorgen voor aantrekkelijke voorwaarden. Denk aan het op orde hebben van het fiscale regime en aan de behartiging van specifieke Nederlandse belangen bij de totstandkoming van internationale veiligheids- en milieuregelgeving in IMO-verband (Internationale Maritieme Organisatie) en CCR-verband. Denk ook aan de verbetering van de prestaties van het scheepvaartregister. Dat is ook iets waarmee wij aan de slag moeten. Ook moeten we belemmerende regelgeving wegnemen. Daarmee kom ik bij de punten die de VVD aandroeg. Is de ILT niet strenger dan noodzakelijk en strenger dan inspecties in omliggende landen? De ILT heeft natuurlijk vaak te maken met de uitvoering van regelgeving die wij zelf gemaakt hebben. Zij is dus niet zozeer de boosdoener. Dat zijn de beleidsregels die wij gemaakt hebben. Niet voor niets maken wij nu ook de Maritieme Strategie. Dat is ook om al die regels weer eens tegen het licht te houden en te bekijken waar het minder of beter kan. De punten die mevrouw De Boer noemt – sommige zijn wat ouder en sommige nieuwer – hebben wij dus ook in het vizier. We bekijken al hoe we zaken kunnen verbeteren of gemakkelijker kunnen maken. Het heeft echt onze aandacht, maar het is geen kwade wil van de inspectie. Die kan niet meer doen dan de regels uitvoeren die ik met mijn beleidsafdeling heb gemaakt. Als de inspectie zou afwijken, zou dat niet goed zijn. Het betekent dat wij soms ook beleidsmatig dingen moeten aanpassen. Ik ben niet alleen naar de eigen regelgeving aan het kijken. Gisteren heb ik bijvoorbeeld nog een gesprek gehad met de ILT over Europese regelgeving en de eisen met betrekking tot controles, vergunningenafgifte enzovoorts. Ook daarin zitten soms zaken waarvan je denkt: willen we dat wel op die manier? Dan moet je proberen om dat op Europees niveau aan de orde te stellen. Ons voorzitterschap biedt daartoe natuurlijk goede mogelijkheden. Ook hopen we Eurocommissaris Timmermans ervan te overtuigen dat het niet alleen gaat om minder regels, maar soms ook om een andere wijze van toezicht, bijvoorbeeld risicogeorieëntoerd toezicht in plaats van: gij zult altijd 25% van de schepen controleren. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om een andere vorm van vergunningverlening, die minder rompslomp oplevert. Het zijn allemaal zaken waarmee we al een beetje aan de slag waren maar die als gevolg van de Maritieme Strategie alleen maar duidelijker en preciezer afgevoerd kunnen worden.

Mevrouw De Boer vroeg ook wat ik in de tussentijd doe, aangezien de Spaanse werven fiscaal worden bevoordeeld. Ook is gevraagd waarom de Europese Unie ons wél achter de broek zit over fiscale voordelen en andere landen niet. Ik begin bij de steunmaatregelen van de Spaanse overheid voor werven. Die zijn een aantal jaren geleden al door de Europese Commissie afgekeurd. De steun wordt ook teruggevorderd door de Europese Commissie. Dat was een vraag van de heer Graus. Een nieuw, herzien systeem, dat vorig jaar werd geïntroduceerd, is wel door Brussel geaccordeerd en dus in overeenstemming met de staatssteunregels. Daar kan ik natuurlijk niet veel tegen inbrengen als dat binnen de regels valt.

Ik kom op het onderzoek dat wordt gedaan naar onze vennootschapsbelasting. Wij geloven dat wij het goed doen, en binnen de spelregels. Waar we het niet binnen de spelregels doen, zullen we dat aanpassen. Dat is een tijdje terug al in deze commissie aan de orde geweest. Wij zijn niet erg bang voor dat onderzoek. Tegelijkertijd hebben wij een rapport aangeleverd bij de Europese Commissie waarin we laten zien hoe de staatssteun van andere landen aan hun havens is. Ook dat heeft de Commissie in behandeling. Ook naar aanleiding daarvan verwacht ik dat de Commissie landen op bepaalde punten zal gaan onderzoeken en eventueel in gebreke gaat stellen. De nieuwe Commissaris is net aangetreden. Wij hebben haar er al op gewezen dat dit rapport door de vorige Commissaris welwillend in ontvangst is genomen, dat hij heeft gezegd er iets mee te zullen doen en dat wij er dus van uitgaan dat zij dat ook doet.

Binnen de Maritieme Strategie ga ik nog wat dieper in op de zeehavens en de binnenvaart. Bij de zeehavens geldt wat ik zonet al zei over de vennootschapsbelasting. In het wetsvoorstel modernisering vennootschapsbelastingplicht worden de zeehavens vrijgesteld van deze belasting totdat er sprake is van een level playing field. Inderdaad zijn de havens in België en Frankrijk ook vrijgesteld, dus de Europese Commissie moet ons nu niet dwingen om deze vrijstelling af te schaffen en andere landen niet. Wij zullen daarop actief lobbyen.

Kan ik de belasting op walstroom niet-btw-plichtig maken, zoals in andere EU-landen gebeurt? Dat was een vraag van het CDA. Er is nu een implementatie van de Richtlijn uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Iedere lidstaat moet een aantal maatregelen nemen om aan die richtlijn te voldoen. Ook bekijk ik nu samen met andere departementen of het mogelijk en wenselijk is om de belasting op walstroom aan te passen. Zoals de Kamer zal begrijpen, ben ik zelf niet in staat om eenzijdig btw-aanpassingen te doen, dus ik kijk daarnaar. Natuurlijk moeten we aansluiten bij ander beleid, zoals de vereenvoudiging van het belastingstelsel. Ik zal in ieder geval naar aanleiding van de richtlijn bekijken wat de mogelijkheden zijn om de belasting aan te passen. Daar kom ik te zijner tijd op terug bij de Kamer.

Er is gevraagd naar de spoortoegang van de Zeeuwse havens, die suboptimaal zou zijn. Van het Kamerlid dat hiervoor aandacht vroeg, krijg ik steun om daar iets aan te gaan doen. Hij steunt niet de brief die inderdaad door collega Mansveld naar de Kamer is gestuurd, waarin staat dat er eens per twee à drie weken een trein met lpg vanuit Vlissingen richting België rijdt. De capaciteit is dus niet het probleem. Het is niet zozeer een infrastructureel probleem, schrijft de Staatssecretaris, als wel een gebruiksprobleem. Het spoorvervoer groeit eigenlijk amper en je zou het eerst moeten laten groeien om een motief te hebben om te betalen voor extra infrastructuur. Tegelijkertijd snap ik natuurlijk dat het voor een deel een kip-eikwestie is. Het moet wel aantrekkelijk zijn om er gebruik van te kunnen maken, daarom hebben wij op verzoek van Zeeland Seaports actie ondernomen om de spoorontsluiting te verkennen. We bekijken of er redenen zijn om te gaan bezien of we het kosteneffectief kunnen gaan doen.

Hoe staat het met de nautische toegang van de Westerschelde? Dit is een onderwerp dat op initiatief van de regio binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie wordt behandeld. Daarbij wordt gekeken naar baggertechnische, financiële en procedureel-juridische vragen. Er is nu een werkgroep ingesteld, die op 13 mei zijn bevindingen zal presenteren. Afhankelijk van die bevindingen kan verdere besluitvorming over dat project plaatsvinden. Dat heeft volgens mij ook te maken met de discussie over de Wielingen en Natura 2000 en de beperkingen die daarin zitten. O nee, het was niet Natura 2000, het was alleen de Wielingen. Het probleem van Natura 2000 en de haven van Zeeland is ook bekend. Het dossier is ook bekend bij Staatssecretaris Dijkzema. Vanuit de EU-verplichting is het gebied aangewezen als natuurgebied. Daar is op dit moment niets meer aan te doen. Ik ken de problematiek niet heel specifiek, dus laten we bekijken wat de problemen zijn waar Zeeland Seaports tegenaan loopt en of er andere mogelijkheden zijn om daar een oplossing voor te bedenken. Ik ga over naar de binnenvaart.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik snap dat het punt van Natura 2000 besproken wordt en nog een keer besproken wordt, maar de Minister zegt zelf dat het vastligt. Ik wil de Minister eens de gedachte van de Omgevingswet meegeven. Met die wet willen we de verschillende belangen onderhandelbaar maken. Hierbij zijn de belangen echt op één lijn te krijgen als iedereen dat wil. Als er vanuit natuurbelangen een stap gezet kan worden en men er geld voor over heeft, is er echt een deal te maken. Het stuit mij tegen de borst dat er geen deal gemaakt wordt. De Minister heeft het ook gehad over de spoorverbinding en de bocht naar Antwerpen. Dank daarvoor, maar mijn hoofdpunt is de spoorverbinding indachtig de Seine-Nord-ontwikkeling. Dat is de lijn Axel-Zelzate. Dat is maar een paar kilometer, maar als je van die ontwikkeling profijt wilt hebben, is het echt nodig om een dubbele modaliteit aan te brengen. Dan kan er ook waardevermeerdering plaatsvinden rondom het Kanaal Gent-Terneuzen: aanvoeren per boot en terug per trein. Dat is echt nodig en dat kan de regio echt een impuls geven. Dit blijft maar in de wachtkamer staan, en nu gaat de Minister haar handtekening zetten onder de sluis. In Europa is een handtekening gezet onder Seine-Nord. Het zou toch mooi zijn als de Nederlandse regering, al dan niet met steun van Europa, een handtekening zou zetten onder het spoorlijntje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn antwoorden over het spoor golden voor beide delen, dus ook voor het deel dat de heer De Vries nu noemt. Ook daarvan is het gebruik beperkt en dat maakt het complex. We kunnen immers voor heel Nederland wel bedenken waar het goed zou zijn om ontsluitingen te hebben, of extra spoor of misschien wel waterwegen. Uiteindelijk is echter het budget binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) beperkt. We bekijken daarom altijd waar de ergste capaciteitsproblemen zitten. Daar gaan de gelden het eerst naartoe. Dat is ook een van de redenen waarom die spoorlijn nog steeds in de wachtkamer zit. De heer De Vries heeft dus geen ongelijk als hij zegt dat dit ook het vervoer over het spoor zou bevorderen, alleen is de complexiteit dat deze spoorlijn steeds niet hoog genoeg in de rankings zit en er daarom van afvalt. Toch denk ik dat het goed is om een verkenning te starten, zoals wij met Zeeland Seaports doen, want misschien kun je wel op andere manieren geld genereren als blijkt dat het gewoon een goede businesscase is. Dan kunnen we ook andere partijen betrekken bij de investering in die infrastructuur en komt die misschien wat dichterbij. Dat is de opening die ik op dat vlak bied. Over de opening op het Natura 2000-vraagstuk van de heer De Vries, zeg ik het volgende. Ik ben daar zelf ook groot voorstander van. We moeten met elkaar bekijken hoe we dingen mogelijk kunnen maken indachtig

elkaars belangen. Misschien kunnen we wel iets realiseren wat zelfs de natuur verbetert, ondanks het feit dat we ons niet aan de specifieke norm houden. Daarop gaat de Omgevingswet zich straks ook richten. Een van de uitgangspunten van de Omgevingswet is echter dat we niet kunnen afwijken van de Europese normen. Natura 2000 is zo'n norm. Dat laat onverlet dat we kunnen bekijken wat het specifieke probleem is. Kunnen we er iets op vinden om dat anders op te lossen? Misschien betekent dat dat wij samen met Staatssecretaris Dijkema aan het eind bekijken wat de flexibiliteit is in die Natura 2000-norm, zeker omdat er weer een evaluatie aankomt in 2017. Ik sta dus open voor een discussie over mogelijkheden in plaats van over de onmogelijkheden; laat ik het zo formuleren.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb nog een korte opmerking over de trein. Ik snap dat de Minister de kapstok van het MIRT aan mij voorhoudt, maar ik bepleit de kapstok van Seine-Nord te kiezen en ook internationaal afspraken te maken, aangezien andere landen enorme uitgaven doen die ook profijt voor Nederland opleveren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben even in verwondering over wat ik moet doen met die kapstok. Ondanks al mijn dromen en ambities, bekijk ik aan het eind van iedere dag weer wat er nog in de portemonnee zit en wat er nog uit kan. Zo doen wij dat met elkaar. Daar zitten wij een keer per jaar gezamenlijk voor aan tafel. Dan bepalen wij met z'n allen waar de munten gaan neervallen. Het is belangrijk om een goed onderbouwd verhaal te hebben voor je casus. Ik zie dat Zeeland zich steeds meer erin verdiept en zich afvraagt: wij zijn niet alleen Zeeland, maar hoe zijn wij ook in internationaal verband van belang? Als de businesscase goed is en partijen een goed verhaal hebben, dan gaat dit soort dingen altijd weer lonen. Maar ik kan nu niet alleen vanuit dit stukje redeneren, terwijl wij twee, drie maanden geleden heel Nederland in vogelvlucht doorgenomen hebben.

Over de binnenvaart is altijd veel discussie in deze commissie. Die gaat vooral over de situatie in de binnenvaart naar aanleiding van de crisis. Ik zie het gelukkig weer iets bijtrekken, maar het is nog steeds een moeilijke markt. Laten wij eerst maar eens beginnen met de vraag: hoe is die markt dan aantrekkelijk? Hoe wordt omgegaan met het dreigend tekort op de arbeidsmarkten? De SP-fractie heeft gevraagd of ik daar inzicht in heb. Ik vind het zelf ook heel belangrijk dat er weer jongeren instromen, dat mensen perspectief zien in deze vorm van vervoer, ook als de markt verandert. Er is een jaarlijkse marktobservatie van de CCR, waarin ook aandacht wordt gegeven aan leeftijdsopbouw op de arbeidsmarkt. Dus die kunnen wij inderdaad volgen. Scholen spelen in op de ontwikkelingen. Gelukkig neemt het leerlingenaantal toe. Je ziet dat jongeren, misschien juist vanwege de crisistijd, liever een echt vak kiezen in plaats van meer generale banen, waar de jaren daarvoor vaak veel aandacht voor was. Ik probeer het ook aantrekkelijk te maken door onder andere zij-instromen mogelijk te maken en praktijkervaring te erkennen. Wij geven subsidies op dat vlak om jongeren te stimuleren stages te lopen. In de zeevaart gaat het bijvoorbeeld om subsidies voor het project Zeebenen. De binnenvaart had zelf een tekenfilmreclame gemaakt die liet zien hoe stoer het was om in de binnenvaart te werken. Dat vond ik een heel goed initiatief. Mijn kinderen, zo jong als ze waren, vonden het in een keer een heel mooi vak. Ik vond dat briljant gedaan. Ik weet niet hoeveel instromers dat specifiek heeft opgeleverd, maar dat was heel goed.

De «onzinnige» CCR-eisen hebben wij hier altijd aan de orde. Althans, zo worden ze altijd door deze commissie genoemd. Ik zeg dan steeds: in principe zijn ze niet onzinnig, maar soms komen ze te snel en zijn ze buiten proportie. Soms kun je je afvragen in hoeverre veiligheidswinst opweegt tegen de benodigde investeringen, met name bij de kleine schepen. Ik heb de Kamer steeds op de hoogte gehouden van de

verschillende eisen en bekijk continu of eisen moeten worden afgeschaft of dat er haalbare alternatieven kunnen worden voorgesteld. Dat onderwerp is en blijft een speerpunt. In het vorige schriftelijk overleg ben ik hier ook heel uitgebreid op ingegaan.

De heer Graus vroeg of ik het stopzetten van de subsidie aan BVB wil terugdraaien. Hij zei: ze hebben toch heel goede dingen gedaan. Dat is mij bekend. Zo hebben zij heel goed geholpen om vrachtwagenritten bij Aviko, Heinz, Bavaria, Huntsman en Mars te vervangen door binnenvaart. Daar heb ik ook zelf nog met hen op geacteerd. Dat is heel belangrijk, maar wij hebben ook in de laatste regeerakkoorden gezegd dat wij dat zouden gaan afbouwen. Alle subsidies zijn afgebouwd, ook deze. De Staatssecretaris van V en W heeft in 2008 al besloten om de subsidie aan BVB per 1 januari 2010 te beëindigen. Op aandringen van het bedrijfsleven en de Kamer hebben wij dat gewijzigd in 2013. In lijn met het kabinetsbeleid zijn de subsidies uiteindelijk in 2013 beëindigd. Dat geldt ook voor soortgelijke instellingen: het Voorlichtingsbureau Real Cargo en het Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping. Ik heb geen plannen tot heroverweging van het subsidiebeleid. Als ik al plannen had, dan heb ik daar geen geld voor.

Dan kom ik op de stand van zaken in de rol van de kredietverleners in de overcapaciteit. Sinds de zomer zijn brancheorganisaties BLN (Binnenvaart Logistiek Nederland) en CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart) met de betrokken banken, ING, Rabobank en ABN AMRO, in gesprek over initiatieven om de structuur van de binnenvaartsector te versterken. I en M neemt daar ook aan deel. Ik heb zelf in het verleden ook apart gesproken met banken. Daar heb ik de Kamer in het verleden al over gerapporteerd. Ik verwacht dat dit voor de zomer tot acties van de partijen zal leiden. Dat zal geen kortetermijnaanpak van de overcapaciteit tot gevolg hebben. Ik denk dat het zich gaat richten tot versplintering in de sector. Daar kun je op de lange termijn goede effecten mee bereiken. In de tussentijd heb ik opdracht gegeven aan een tweetal bureaus om alle beschikbare gegevens over de structuur van de Nederlandse binnenvaartsector en de mededingingsrechtelijke kaders op een rij te zetten. Het rapport daarvan kan ik de Kamer aan het eind van het eerste kwartaal toesturen.

De betrouwbaarheid van de bediening wordt volgens de CDA-fractie slechter. Zij vraagt mij om een visie daarop, aangezien ik tegelijkertijd de binnenvaart probeer te stimuleren. Nog voordat de heer Van Helvert er was, heb ik al eens gezegd dat het best een spagaat is als je aan de ene kant de binnenvaart wilt stimuleren en aan de andere kant moet bezuinigen op de bedieningsniveaus, maar wij moeten nu eenmaal op allerlei punten bezuinigen. Dit was een van de zaken. Wij willen de normen voor vaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte blijven halen. Wij hebben daar tijdig met de sector over gesproken. Wij hebben de sector ook betrokken bij de invulling. Die is daar niet altijd tevreden over, soms wel, soms niet. In Limburg hebben wij goede afspraken kunnen maken, maar in Twente zijn wij bijvoorbeeld nog niet klaar. Er werd ook expliciet gevraagd naar het Twentekanaal. Hun wensen zitten nog op 160 uur. Wij zitten nog ergens rond de 140. Wij zullen verder met elkaar moeten praten om te bezien hoe wij die vraagstukken kunnen oplossen, omdat wij ook het belang van de containerterminal daar zien. Wij zien ook het belang van de binnenvaart en de overslag. Tegelijkertijd hebben wij een beperkt budget. Dus wij zullen met elkaar moeten gaan zoeken hoe wij dat zo efficiënt en slim mogelijk gaan inzetten.

De heer **Van Helvert** (CDA): Begrijp ik het goed dat de Minister nog bezig is om het met de sector uit te zoeken, ondanks dat het lastig is? Het principe is immers simpel. Er kan heel wat de haven binnenkomen in Rotterdam, maar als wij dat niet vervoerd krijgen, dan houdt het aan de voordeur, in Rotterdam of elders, op een gegeven moment op. Begrijp ik

het goed dat de Minister in overleg is met de sector om te bekijken hoe zij uit de kwestie komen van die 144 uur versus de 162 uur?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die discussie is nog niet afgerond. Wij zijn vooral met elkaar aan het bekijken wat het optimum aan bediening is, maar ook hoe je de bediening kunt optimaliseren door meer vraaggeoriënteerd te werken. Je kunt een plek namelijk permanent bemannen met mensen, maar die moeten dan maar wachten op wat er langskomt. Of je kunt schepen laten zeggen dat ze eraan komen en dan ervoor zorgen dat de bediener er is. Naar dat soort zaken zijn wij nu aan het kijken. Met de meeste provincies of regio's zijn wij er al uit, maar met Twente zijn wij nog bezig. Wij zijn overigens ook in gesprek met de provincie Overijssel. Die is bereid om in ieder geval tot juli 18 uur extra te financieren. Tot en met juli is dit vraagstuk dus niet heel actueel, maar na 1 juli moeten wij ook een vergezicht hebben op de bediening. Dat biedt ons nog even tijd. Verder hebben wij een pilot met een planningstool om sluzen beter te benutten. De resultaten daarvan kunnen wij misschien gebruiken. In algemene zin zijn wij er met de meeste regio's uitgekomen. Met sommige zijn wij nog in gesprek over de laatste gevolgen van de bezuinigingen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mijn complimenten voor hoe er gewerkt wordt in het kader van de bezuinigingen, want daar hebben wij nu eenmaal mee te maken. In Limburg is dat goed opgelost. Ik heb in het vorige AO's al eens gevraagd: kunnen wij het met ICT oplossen? Kan er bij het bedienen van bruggen meer worden samengewerkt met de provincie, met andere overheden, aangezien daar ook brugbediening is? Wij hebben onlangs niet voor niets een motie ingediend waarin wij het signaal afgeven dat de brugbediening weer zo veel mogelijk terug moet naar het oude niveau, misschien wel naar 99%. Het is immers het paard achter de wagen spannen als je investeert in je vaarwegen, als je je maritieme sector en alles op orde wilt hebben, maar als de schepen ondertussen uren liggen te wachten. De sector wil de snelheid op orde hebben, want die maakt deze sector juist aantrekkelijk. Uit Twente en Overijssel, maar ook uit het Noorden, uit Groningen en Friesland, bereiken ons geluiden die tegenovergesteld zijn aan de geluiden van de Minister hier. Wij krijgen heel veel klachten. Ik wil daar extra aandacht voor vragen, want daar gaat iets niet helemaal goed. Daar krijgt de Minister wat ons betreft ook de tijd voor. Wij willen indachtig die motie bekijken hoe wij het weer op het oude niveau krijgen. Dat is goed voor de binnenvaart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook ik ken de brief die de Kamer waarschijnlijk heeft gekregen over het Twentekanaal, maar daarover zijn wij nog in gesprek. Ik vind het niet gek dat daar aandacht voor gevraagd wordt in de Kamer, maar wij zitten ook nog in een proces. Er is geen verschil in geluiden, behalve dat men in principe zegt: laten wij alvast wat lobbyen zodat de Minister op dat punt nog wat harder gaat lopen. Dat zou ik ook doen. Daarnaast hoeven schepen niet uren te wachten, want wij hebben afgesproken dat wij weer om de tafel gaan als blijkt dat wat wij afgesproken hebben aan bedieningsregimes, uiteindelijk helemaal niet werkt. Mijn belang is en blijft een goede binnenvaart, overslag van goederen van de weg of het spoor naar het water. Het is dus ook in mijn belang om het goed te laten verlopen. Alleen, wij hebben een beperkt budget, dus wij moeten samen met de verschillende belanghebbende partijen zoeken naar de manier waarop wij dat zo goed mogelijk kunnen invullen.

Dan wil ik overgaan tot de laatste onderwerpen: PMR, bruine vloot en varia. Bij het PMR heeft de CDA-fractie gevraagd naar draagvlak voor een alternatief plan voor het Buitenland van Rhooen. Er was een PKB (planologische kernbeslissing) en er waren afspraken over wat de haven moest

doen en wat er aan natuurcompensatie moest worden gedaan, al heet dat geloof ik anders. Maar vorig jaar is gezegd: wij willen het plan voor het Buitenland van Rhooen weer openbreken. Toen moest de heer Veerman gaan verkennen wat er nog mogelijk was zonder de PKB voor de Maasvlakte aan te tasten, want dat was een soort dubbele afspraak. Ook is er een motie-Rudmer Heerema/Jacobi (33 576, nr. 22) over een creatieve invulling van de opgave voor het Buitenland van Rhooen. Veerman heeft uiteindelijk gezegd: ik ga het brengen van een natte naar een agrarische natuurinvulling. Op basis daarvan ligt er nu een plan dat voor een deel tegemoetkomt aan de wensen van de bewoners, maar niet volledig, want het betekent uiteindelijk een verandering van hun werkzaamheden. Het heeft invloed op hun bedrijfsvoering. Er is binnen de ruimte die er was, gezocht naar de manier waarop je dat zo goed mogelijk kunt doen. Staatssecretaris Dijksma van EZ behandelt dit verder, maar vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de Maasvlakte en de PKB ben ik niet van plan om te zeggen: de plannen voor het Buitenland van Rhooen moeten nog verder veranderd worden. Het is heel goed dat er een poging geweest is om dit vorm te geven met nog meer oog voor de belanghebbenden, maar wat er nu ligt, past goed binnen de dubbele afspraak die ooit gemaakt is. Verder moet de Kamer dit bij de Staatssecretaris van EZ aan de orde stellen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat laatste zullen wij zeker doen. In het kader van de voortgangsrapportages is het goed dat wij het ook hier melden. Ik begrijp dat er inspanningen zijn geweest om tot een goed alternatief te komen, maar er is op dit moment onvoldoende draagvlak in het gebied zelf, zowel bij de inwoners als de agrarische ondernemers. De uitwerking van het plan en de financiële onderbouwing zijn er nog niet. In de procedurevergadering hebben de heren Geurts en Smaling daar duidelijk aandacht voor gevraagd. Het is natuurlijk goed dat wij dat aankaarten bij Economische Zaken, maar ook om dat hier zeer duidelijk neer te zetten. Wij moeten inwoners en ondernemers niet tegen hun eigen zin «gelukkig» gaan maken. Ik vraag de Minister om dit signaal te delen met haar collega van Economische Zaken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal haar zeggen dat u eraan komt. Ik heb er inhoudelijk mijn mening over gegeven. Het is nu verder aan de Staatssecretaris van EZ om meer details daarover te delen, want hoe het verder zit met de uitwerking en financiering weet ik niet. Als je iets wat al zeer lang vastligt, toch nog binnen de regels weet te verbeteren, vind ik dat eigenlijk al een heel mooie stap. Over de bruine vloot zijn vragen gesteld. Dat gebeurt altijd hier, of het nu wel of niet is geagendeerd. Daar hoeft je je geen zorgen over te maken. Ik geef daar veel prioriteit aan. Ik heb mij altijd ingezet voor het oplossen van de problematiek en het voortbestaan van de Nederlandse, zeegaande zeilcharterschepen. Het Nederlands standpunt is nog steeds dat deze zeilschepen als niet mechanisch voortbewogen dienen te worden beschouwd en dat de eisen die Denemarken daaraan stelt, niet van toepassing zijn. Denemarken heeft ooit een ongeval met dodelijke afloop meegemaakt met een dergelijk schip. Sindsdien zit het een beetje in deze stand. Met Duitsland heb ik in het verleden ook regelmatig gesproken. Dat zegt steeds: wij wachten even af wat de Denen doen. Denemarken en Nederland zijn en blijven het gewoon oneens op dit punt. De stand van zaken is als volgt. Ik wil hierbij ook refereren aan mijn antwoorden op de vragen van de leden van de fracties van de VVD, het CDA en de PvdA uit het schriftelijk overleg van 2014. Een akkoord met Denemarken ligt binnen handbereik. Dat akkoord is tot stand gekomen in zeer nauwe consultatie met de Vereniging voor Beroepschartervaart, BBZ. De vertegenwoordigers hiervan zijn zelfs meegereisd naar Kopenhagen. Het concept zoals het er nu ligt, betekent dat een grote groep schepen

– dat zijn er ruim twintig – op basis van de Nederlandse eisen waaraan zij moeten voldoen, tot 20 nautische mijlen uit de kust kan varen. Het betreft de meest moderne Nederlandse eisen voor zeilende passagiersschepen. Voor schepen die voldoen aan de oudere Nederlandse eisen voor zeilende passagiersschepen, geldt hetzelfde wanneer zij ook voldoen aan de meest moderne eisen voor lekstabiliteit voor zeilende passagiersschepen. Voldoet een schip daar niet aan, dan is het vaargebied beperkt tot 5 mijl uit de kust. Dat geldt voor een deel van de vloot. Dat zou zijn vaarschema kunnen aanpassen.

Over alternatieven kan ik kort zijn. Het traject om de Europese regels voor deze schepen op te stellen is stukgelopen. Dat heb ik de Kamer al eerder gemeld. De Europese Commissie ziet het niet als een Europees probleem. Die verwijst naar het subsidiariteitsbeginsel. Denemarken laat ons vervolgens niet binnen. Daarom hebben wij gezocht naar zo ruim mogelijke mogelijkheden voor onze scheepvaart en zo min mogelijk beperkingen vanuit Denemarken. Wij zijn nog steeds bezig om die mogelijkheden verder te verruimen.

De meest recente signalen, waaronder informele contacten met de Europese Commissie, zijn dat de infractieprocedure tegen Denemarken stopgezet zal worden. Daarmee wordt ook een gang naar het Europese Hof onmogelijk gemaakt. Een van de redenen daarvan is dat «niet mechanisch voortbewogen» slechts een interpretatiekwestie is. Alles bij elkaar ziet het ernaar uit dat een bilateraal akkoord met Denemarken de enige overgebleven haalbare optie is. Ik ben mij bewust van de pijnpunten, namelijk inperking van het vaargebied tot 20 mijl uit de kust. Ik ben mij bewust van de vermeende ongelijke behandeling van de Deense en Nederlandse schepen. Ik ben ook nog in overleg met de Deense collega. Deense schepen mogen niet worden bevoorrecht. Ook dat heb ik in mijn brief van 14 november gezet. Ik blijf daarover in gesprek met Denemarken, maar een makkelijke oplossing is er niet in dit complexe dossier. De Kamer weet hoelang wij er al mee bezig zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoop dat de Minister zich hier niet bij neerlegt. Er is immers helemaal geen sprake van een gelijk speelveld. De Denen kunnen met hun schepen bijvoorbeeld de Oostzee oversteken. De Nederlanders kunnen dat straks niet. Zij moeten dicht bij de kust varen, er zijn geen havens om te overnachten en waar de schepen moeten gaan varen, kunnen juist ongelukken gebeuren. Is de Minister alsnog bereid om zwaarder geschut te gebruiken richting Denemarken? Wellicht kan zij met tegenmaatregelen dreigen, noem maar op, om op een of andere manier toch een gelijk speelveld te creëren. Daar is op dit moment immers geen sprake van.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben in de afgelopen periode al heel veel zwaar geschut afgestoken. De Europese Commissie is erbij betrokken. Wij hebben gedreigd met het Europese Hof. Andere landen zijn in deze discussie getrokken. Uiteindelijk zie je dat iedereen het weer loslaat en zegt «zoeken jullie het maar lekker zelf uit met z'n tweetjes», om het even heel simpel te zeggen. Ik laat het er ook niet bij zitten. Ik ben nog steeds in gesprek. Ik wacht nu op antwoord van de Deense Minister. Wij hebben een voorstel gedaan dat ruimer is dan wat zij hebben voorgesteld. Disciplinerende maatregelen terug nemen doet mij denken aan de vroegere discussies tussen Nederland en België over kettingen in de Westerschelde. Uiteindelijk krijg je dat ergens anders wel weer terug. Het gaat misschien om een kleine groep schepen, maar mijn mensen zijn er veel tijd mee bezig om te proberen om een zo goed mogelijke regeling daarvoor te krijgen.

De heer **Bashir** (SP): De Minister zegt dat het om een klein deel van onze schepen gaat, maar het gaat wel om schepen die die kant op varen en die

hun werk moeten kunnen doen. Onze zeilschepen zijn ook van een veel betere kwaliteit dan die van Denemarken. Als Denemarken de eigen schepen als uitgangspositie neemt, dan is het logisch dat het heel veel veiligheidsmaatregelen wil opleggen. Dus wellicht is ook het probleem dat ze onvoldoende kennis hebben van de kwaliteit van de Nederlandse zeilschepen. Is de Minister bereid om een keer samen met de Deense Minister te gaan varen op zo'n zeilschip? Wellicht helpt dat om een beter beeld te creëren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik ben daartoe zeker bereid. Wij zullen bekijken of de Deense Minister ook daartoe bereid is. Kennisnemen van elkaars problematiek en elkaar goed kennen zijn altijd heel belangrijk, maar sommige dingen zijn heel diep geworteld. Die hebben ook weer een politieke wortel aan de andere kant. Dus soms is het gewoon lastig, maar ik zal eens kijken of ik de Minister kan verlokken om een stukje met mij te varen. Dat is iets vriendelijker dan het inzetten van grof geschut.

Dan kom ik op een aantal andere varia. Over de piraterij wil ik hier kort zijn. Ik hecht eraan dat de bemanning van Nederlandse schepen goed beveiligd is, als dat kan door Defensie. Als zich daar problemen bij voordoen die Defensie niet kan oplossen, waar Defensie niet op kan inspelen, dan kan dat wat mij betreft ook door private beveiligers, maar dan wel gecertificeerde. Dat heeft de Kamer kunnen lezen. Mijn zorg is dat het wel gebeurt, maar dan buiten ons zicht. Dit is al lange tijd onderwerp van discussie in de vaste commissie voor Defensie. Naar aanleiding daarvan heeft de Minister van Defensie voorgesteld om het kabinet een wetsvoorstel voor te laten bereiden. Daar zal Minister Opstelten het voortouw in nemen. Ik schuif daar graag bij aan als belanghebbende, maar dat is de meest geëigende weg. Ik wil daar nu niet verder inhoudelijk op ingaan, omdat er eerst een voorstel moet zijn van de regering. Ik besef ook heel goed dat de meningen daarover nog niet allemaal één kant op gaan.

Dan kom ik op de stikstofnormen als de Noordzee wordt aangewezen als stikstofemissiebeheersgebied. Dat is een leuk scrabblewoord: stikstof-emissiebeheersgebied. NECA heet dat ook wel. Dat betekent dat nieuwe schepen die varen in zo'n gebied, moeten voldoen aan extra eisen ten aanzien van de NO_x-uitstoot. De VVD-fractie maakt zich zorgen dat dat alleen voor de Noordzee gaat gelden en niet voor andere gebieden. Zij verwijst naar een discussie met Rusland. Het instellen van een NECA is uiteindelijk een sociaal-economisch kostenefficiënte maatregel, want de kosten zijn relatief beperkt maar de baten groot. Zo ontstaat weer meer ruimte voor NO_x-uitstoot, waardoor de Rotterdamse haven weer goed kan groeien. Ook ik ben voorstander van een breder beleid dan alleen Noordzeebeleid. Daarom heb ik gezegd dat wij eraan moeten vasthouden dat wij gelijke voorwaarden houden als die voor het Oostzeeverkeer. Daarom is het belangrijk dat, als wij voor de Noordzee een NECA-status aanvragen, dat ook meteen voor de Oostzee gebeurt en dat lidstaten grenzend aan een zeegebied een gezamenlijk voorstel indienen voor een NECA en gezamenlijk aangeven wanneer die moet ingaan.

Dan is de discussie of dat dan 2021 moet zijn, omdat Rusland dat zegt, of eerder, zoals ons uitgangspunt is. Ik zal blijven duwen op de eerdere ingangsdatum, want hoe eerder wij het doen, hoe eerder wij ruimte creëren voor extra activiteiten op de zee. Tegelijkertijd hecht ik aan een brede invulling. Als de Oostzee niet meegaat, zullen wij ons op dat moment moeten beraden op onze volgende stappen: gaan wij dan vooruit of komen wij dan ook in 2021 uit?

Wij zijn daarover in gesprek. Die datum vormt een onderdeel van de onderhandelingen in het Noordzeelandenoverleg. In zo'n Noordzeelandenoverleg moet je wel aangeven wat je wens is. Je kunt dus niet alleen maar pas op de plaats maken en niks zeggen. Je moet ook mede

onderhandelen. Daarmee denk ik op verschillende wijzen zowel de VVD als de PvdA te bedienen. Aan de ene kant bedien ik de VVD door te zeggen: wij houden ook vast aan de Oostzee en trekken daar gelijk in op. Aan de andere kant bedien ik de PvdA door te zeggen: dat betekent dat wij niet automatisch naar 2021 gaan, maar dat wij juist beogen die vroege datum in te brengen in de onderhandelingen. Dat wil ik doen.

Dan kom ik op de havenaanloop, de doorvoerkosten en de tarieven van de NVWA. Wij laten op dit moment onderzoek uitvoeren naar de doorvoerkosten in Nederland en de omliggende landen. In dat onderzoek zal ook gekeken worden naar de NVWA-kosten. Ik ben daarover nog in overleg met mijn collega. In de werk- en groeibrief hebben wij ook geschreven: laten wij ervoor zorgen dat wij in onze doorvoer veel meer een combinatie maken van inspectie, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en de douane, zodat wij de goederenvervoerder zo goed en zo snel mogelijk kunnen helpen. Daar kunnen uiteindelijk ook tarieven bij worden betrokken als je internationaal competitief wilt zijn.

Er is gevraagd naar de invoering van het AIS. Ik heb daar gisteren ook schriftelijke vragen over ontvangen van de Kamer. De Kamer heeft mij verzocht die te beantwoorden voor 4 februari om ze te kunnen bespreken bij het AO Waddenzee. Ik zal ervoor zorgen dat de antwoorden er dan zijn. Ik kan op de specifieke vraag van de heer Graus nu nog geen diepgaand antwoord geven.

Wat doe ik met klachten uit de branche over de dienstverlening van Kiwa? Als uitvoeringsinstantie moet Kiwa eerst zelf klachten over haar dienstverlening en tarieven behandelen. De Inspectie Leefomgeving en Transport spreekt Kiwa aan op klachten en houdt in de gaten of afspraken worden nagekomen en of daarmee problemen met de dienstverlening worden opgelost. Verder is met Kiwa afgesproken dat het kostendekkende tarieven mag vragen. Dat is een verschil met vroeger, toen de ILT het nog deed en wij Kiwa nog weleens subsidieerden langs die weg. Dat kan niet meer in deze tijd. Het budget was er ook niet meer. Ze zullen dus op sommige terreinen hoger zijn. Op sommige terreinen zijn ze weer lager. Dat hangt van het type vergunning af, maar kostendekkendheid is van belang. Kiwa moet daar inzicht in kunnen geven.

Over het slopen van zeeschepen is nog geen green deal voorzien. Wel treedt binnenkort een Europese sloopverordening in werking. Ik denk dat het goed is om naar aanleiding daarvan te bekijken of het zin heeft om daarover specifieke afspraken te maken.

Klopt het dat er nog steeds geen lijst van ongewenste stoffen is? Dat ging over bunkerolie en bijmengen. Er is inmiddels een lijst. Er is een samenwerkingsverband tussen het Havenbedrijf Rotterdam, de Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE), de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) en de Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven (VOTOB). Zij hebben in het voorjaar van 2014 een lijst indicatorstoffen voor ongewenste bijmenging gemaakt. Met die stoffenlijst kun je bekijken of een aangeboden petrochemisch product wel of niet geschikt is voor menging met stookolie. Je kunt het op basis van die lijst controleren. Hij kan helpen bij certificering binnen de branche. Ik richt mij op het gebruik van die lijst en vraag verschillende partijen om daar zelf mee aan de slag te gaan.

Tot slot kom ik op de prangende vraag over het Maritime Awards Gala. Ik had mijn jurk al klaar liggen daarvoor. Ik weet het allemaal niet meer uit mijn hoofd, want ik heb heel veel van dit soort bijeenkomsten, maar ik ben daar volgens mij twee keer voor uitgenodigd. De eerste keer ben ik voor een spoeddebat naar de Kamer geroepen. De tweede keer zat ik volgens mij in het buitenland. Maar ik word ongetwijfeld wel weer eens uitgenodigd. Als ik kan, zal ik komen. Als ik niet kan, zal ik mij helaas weer moeten afmelden. Ik ga er na deze oproep in ieder geval van uit dat ik voortaan van de Kamer niet meer hoeft te komen als het Maritime Awards

Gala gaande is, naast redenen als «ze is in het buitenland», «ze is bij de Koning» of «ze is in de Eerste Kamer». Maar dat hoor ik graag terug.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had dat overzicht ...

De **voorzitter**: U mag alleen herinneren aan openstaande vragen. Anders kan het in tweede termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): In het rapport «Externe en infrastructuurkosten van verkeer» wordt de uitstoot van schepen die over zee aan komen varen, voor 50% toegerekend aan Nederland. Is er geen andere rekenmethode denkbaar? Deze valt wel erg in het nadeel uit van onze havens en van onze scheepvaart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn machteloze blik gaat naar mijn ambtenaren naast mij, maar ik zie net zo'n machteloze blik terugkomen. Dus als mevrouw De Boer het goed vindt, laat ik het antwoord op papier komen.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister voor de antwoorden in eerste termijn. In tweede termijn gelden een spreektijd van twee minuten en één interruptie onderling.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Het is fijn dat wij nu bij de tweede instantie zijn. Het belang daarvan is groot. Ik constateer dat niet alle leden aanwezig zijn bij de tweede instantie, maar de meesten wel.

Over de belasting op walstroom worden wij te zijner tijd geïnformeerd. Fijn. Daar ben ik heel erg benieuwd naar.

Ik dank de Minister voor haar inspanningen voor de bruine vloot. Zij gaat zelfs proberen te varen met haar collega. Ik herinner mij nog een mooie foto van Rutte, Merkel, Cameron en Reinfeldt op een roeiboot. Ik ben benieuwd naar een soortgelijke foto. Heel mooi. Onze commissie ontving op 15 januari een brief van de stichting van gedupeerde beroepszeilers, naar aanleiding waarvan ik de vraag stelde. Zij waarden de inzet van de Minister, maar vinden dat ze soms voor de verkeerde punten aan het vechten is, die zij juist niet willen. Kan de Minister daarop reageren, los van het conflict met Denemarken?

De Minister zegt dat Kiwa de klachten eerst zelf moet afhandelen. Ik ben nog niet zo heel lang Kamerlid, maar ik heb mijn voorganger er ook eens naar gevraagd. Het punt is dat die klachten aanhouden. Over kostendekkendheid is iedereen het eens. Kostendekkende leges wil iedereen graag betalen, maar men vraagt zich af: zijn we wel zo efficiënt bezig? Mijn voorbeeld was exemplarisch. Ik heb dus echt niet het slechtste voorbeeld eruit gehaald. Als je voor een bemanningsvergunning € 116 moet betalen en voor een paspoort € 60, dan gaat er ergens iets mis in de efficiency. Als die klachten aanhouden, wat doen wij dan? Wanneer gaat de Minister zelf bekijken wat te doen met het Kiwa?

Ik heb nog een korte vraag over stikstof. Daar had ik in eerste instantie ook geen tijd voor. Ik heb begrepen dat die stikstofnormen motoren vergen die nog helemaal niet bestaan. Motoren die zo weinig stikstof uitstoten, bestaan nog helemaal niet. Als dat zo is, vragen wij iets wat niet kan. Is dat zo? Als wij iets eisen waaraan een schip niet kan voldoen, dan is dat dezelfde situatie als die van de A73-tunnel bij Roermond. Toen eiste men veiligheidssystemen die er nog niet waren. Dan krijg je vertraging. Ik wil daar nog een reactie op krijgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Volgens de cijfers in de notitie Maritieme Strategie is de toegevoegde waarde van de zeevaartsector gehalveerd. Ik heb de reactie daarop misschien gemist. Dat zou kunnen. Daarvoor zou ik het verslag moeten nalezen.

Dan kom ik op de ILT. Wij stellen natuurlijk zelf de regels vast, maar hoe je handhaaft, speelt ook een rol. Daar zijn wel klachten over. Je kunt wel zeggen: wij laten het oogluikend toe en wij controleren achteraf even. Maar het is ook goed dat er gekeken wordt naar de regelgeving. Daar heeft de ILT immers in eerste instantie mee te maken. De hele Tweede Kamer juicht het van harte toe als dat soort regelgeving kan worden afgebouwd in het kader van de notitie Maritieme Strategie, zeker als dat op Europees niveau zijn beslag kan krijgen met single window, Blue Belt enzovoort. Wanneer krijgen wij een terugkoppeling van de Maritieme Strategie? Wat zijn de speerpunten? Komt er een uitwerkingsprogramma? Het krijgt een vervolg, maar hoe gaan wij daar in de Kamer mee om? Het is goed dat wij een teruggekoppeling krijgen als er stappen worden gezet wat stikstof aangaat. Het is voor ons een belangrijke voorwaarde dat de Oostzee erbij wordt betrokken, anders gaat het gewoon niet door. Ik hoef daar dan geen moties over in te dienen, maar laten wij elkaar op de hoogte houden van hoe dat gaat.

Dan kom ik op het rapport. Op het gebied van bunkeren en debunkeren is er een samenwerkingsverband. Het is hartstikke goed dat dat naar aanleiding van een vorig AO is gebeurd. Worden de reders, de koopvaardij, de schepen daar ook bij betrokken? Dat zijn tenslotte de eindgebruikers, die er ook heel veel last van ondervinden als het niet goed gaat.

De Minister is nog in gesprek met de NVWA. Het is goed dat er in het kader van deregulering ook gekeken wordt naar lagere kosten van de NVWA. Ik heb daarover ook contact met mijn collega van landbouw. Die krijgt dezelfde klachten en signalen: zij is gewoon veel te duur. Wat gaan wij daaraan doen? Het stapelt zich maar op bij de zeevaart. Uiteindelijk krijgt men met veel te hoge kosten te maken.

Ik heb vragen gesteld over het overboord vallen van containers. Wordt er ook aandacht gegeven aan een stuwageplan, aan een sjorderplan enzovoorts? Aan de ene kant moeten wij de weegverplichting niet zo laag mogelijk uitvoeren, indachtig de motie. Aan de andere kant wil ik daar aandacht voor vragen.

Het Buitenland van Rhooon ...

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja.

Hoe gaan wij de Calandbrug realiseren? Er is van twee kanten geld voor beschikbaar gesteld: vanuit het Rijk en vanuit het havenbedrijf.

Die interne baan tussen de verschillende containerterminals is ontzettend belangrijk voor de logistiek in de haven, voor de snelheid waarmee containers worden afgevoerd. Is daarbij ook een rol weggelegd voor het ministerie? Natuurlijk moet ...

De **voorzitter**: Punt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): ... een en ander betaald worden.

De **voorzitter**: Punt. U bent aan het eind van uw betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Oké. Dank u wel.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De bruine vloot neemt mijn collega van de SP-fractie voor zijn rekening, want ik denk daar hetzelfde over.

De heer **Bashir** (SP): Over de bruine vloot spreek ik dus ook namens de VVD-fractie. Ik begrijp niet dat de Minister van Denemarken een bepaalde

uitgangspositie inneemt. Wellicht kan de Minister de redenering daarachter proberen duidelijk te maken. Hoe wordt het daar bijvoorbeeld uitgelegd dat je de Oostzee niet kunt oversteken? Wat is daar de argumentatie voor? Dat je pas midden in de nacht een volgende haven kunt bereiken om te overnachten als deze regels worden vastgesteld, kan ik niet begrijpen. Wat is daar de argumentatie van? Zo wordt het onze zeilschepen onmogelijk gemaakt om daar hun werk te doen. Ik heb nog wat aanvullende vragen, ook van wat meer technische aard. Die wil ik schriftelijk aan de Minister voorleggen. Wat mij betreft is het debat hierover niet afgelopen. Ook als die 20 mijl voor elkaar gekregen wordt, is dat onvoldoende om de Oostzee te kunnen oversteken. Hier kom ik dus zeker nog op terug.

Dank voor de antwoorden op de andere vragen. De Minister zei dat er inmiddels een lijst beschikbaar is van brandstoffen die vermengd mogen worden. Is dat lijstje openbaar? Kunnen wij dat zien? Het zou fijn zijn om daar even naar te kunnen kijken.

De diversiteit van onze vloot is van groot belang. De schepen die wij tegenwoordig «kleine schepen» noemen, zijn relatief klein. Als wij in dit tempo doorgaan, zijn de huidige grote schepen straks de kleinere schepen. Dat is geen goede tendens. Wij moeten ook de haarvaten van alle wateren kunnen bereiken. Daarvoor hebben wij die kleine binnenvaartschepen nodig. Straks wordt vracht met zeeschepen naar de havens gebracht. Als je die binnenvaartschepen niet meer hebt, moeten de goederen via de weg of via het spoor. Daarover verschillen wij echt van mening, maar uiteindelijk gaat het om de concrete maatregelen. Daar zullen wij de Minister op aanspreken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Ik zie graag van de Minister een nadere uitwerking van de Maritieme Strategie. Wanneer kunnen wij welke werkplannen verwachten? In welk tempo wordt dat geconcretiseerd?

Ik ben blij met de woorden van de Minister over het PMR. Wij zijn namelijk langzamerhand aan het vergeten dat wij afspraken hebben gemaakt. Ik vind dat echt belangrijk, want wij gaan straks over de Omgevingswet praten, waarbij wij afspraken maken over ruimtelijke ontwikkeling. Over de Maasvlakte hebben wij afspraken gemaakt. Die bestonden uit drie onderdelen: de Maasvlakte, waar al die schepen kunnen aanmeren, de natuurcompensatie in de voordelta, een recreatiegebied van 750 hectare, waarvan 600 in het Buitenland van Rhoon en vervolgens een beter benutte agenda die Rotterdam zelf zou uitvoeren. Er zijn echt besluiten genomen via een PKB en bestemmingsplan. Binnen die randvoorwaarden moet het worden uitgevoerd. Dat zeggen de aangenomen moties ook allemaal. Daar moeten wij het bij laten. Als het niet gebeurt, gaat de Partij van de Arbeid eraan twijfelen of afspraken wel gelden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Natuurlijk zijn er afspraken gemaakt. Niemand zegt dat wij ons niet aan de afspraken moeten houden, maar wij kunnen toch niet anders dan constateren dat het draagvlak bij de mensen die in het gebied wonen, heel erg laag is? Daarnaast is nog niet alles uitgewerkt. Als dat samenkomt, zouden wij toch kunnen zeggen: mensen, laten wij ervoor zorgen dat er een plan komt met draagvlak? Er zijn 40.000 handtekeningen ingediend. Dat was ook de discussie in de procedurevergadering. Als je weet dat die onvrede er is en wij nog niet klaar zijn met de uitwerking, is het dan niet onwenselijk dat wij een burgerinitiatief zo aan de kant schuiven en zeggen: daar doen wij niks mee; wij gaan door en kijken niet naar de mensen die daar wonen? Voor hen doen wij het hier toch?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat zegt de Partij van de Arbeid ook, want die steunt en dient moties in die zeggen: betrek die mensen erbij.

Maar dat moet wel binnen die randvoorwaarden. Uit de mond van het CDA hoor ik nu dat wij ook aan die randvoorwaarden moeten gaan knabbelen. Dat willen wij echt niet. Natuurlijk weten wij dat er weerstand is bij de zeven boeren. Wij weten dat er 40.000 handtekeningen zijn, maar dit is een voorziening voor de metropool Rotterdam. Daar wonen miljoenen mensen. Zulke recreatievoorzieningen in deze regio met al die havenontwikkelingen zijn schaars. Wij moeten die belangen tegen elkaar afwegen. Ja, ze mogen dieper afzakken naar Zeeland, zoals ik nu hoor zeggen, maar dan wordt het bij ons weer erg vol. Het gaat ook om recreatievoorzieningen waar mensen dagelijks naar buiten kunnen lopen. Die afweging moeten wij maken. Het evenwicht raakt daar langzamerhand een beetje in zoek. Dat laat onverlet dat wij die 40.000 mensen graag een kans geven om mee te praten, hen willen horen en hun alle rechten willen geven om mee te denken.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Partij van de Arbeid is er dus wel een voorstander van om dat burgerinitiatief niet van tafel te vegen maar toe te laten?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Over de vraag of het wordt toegelaten, gaat de commissie die daarover gaat. Daar is het nu neergelegd. Er zijn criteria voor toelating. Daaraan wordt het getoetst. Laten wij dat maar even afwachten.

Waar ik blij was met de opvatting van de Minister over het PMR, ben ik niet blij met haar opvatting over de particuliere veiligheidsdiensten op schepen. De Partij van de Arbeid heeft geen behoefte aan een wetsvoorstel. Dat geldt voor een ruime Kamermeerderheid, zo is meerdere keren gebleken in discussies in de vaste commissie voor Defensie. Ik raad het kabinet dus af om daarmee te komen, want dat maakt de zaak alleen maar ingewikkelder. De Partij van de Arbeid staat wel degelijk voor de veiligheid van onze mensen en schepen, maar de Minister schrijft zelf in haar Maritieme Visie dat onze Koninklijke Marine in staat is om de koopvaardij afdoende te beveiligen. Bovendien staan er allerlei ontwikkelingen op stapel die het technologisch mogelijk maken om mensen die een schip willen benaderen af te weren. Ik heb daar allerlei informatie over. Die wil ik graag delen als daar behoefte aan is. Dus wat ons betreft hoeft dat wetsvoorstel niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik begrijp de Partij van de Arbeid, maar wat vindt zij ervan als schepen om die reden uitvlaggen? Wij zijn het enige land ter wereld die dat nog doet. Dat lijdt tot een nadeel voor onze schepen. De Pieter Schelte gaat onder buitenlandse vlag varen omdat hij geen particuliere beveiliging aan boord mag hebben. Dus wij spannen het paard achter de wagen. In plaats van dit nu zelf te regelen zodat wij daar een beetje grip op hebben, vlaggen schepen uit. Dan zien wij ze misschien wel weer terug in onze havens, maar wat vindt de Partij van de Arbeid daarvan? Wil zij dat nadeel voor haar rekening nemen?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De Partij van de Arbeid hecht sterk aan het geweldsmonopolie van de overheid. Zij wil dat niet delen met particuliere rambo's. Dat is een principieel punt. Schepen vlaggen vaak om meerdere redenen uit dan alleen die particuliere beveiliging. Er zijn tal van redenen waarom je kunt uitvlaggen. Er zijn ook redenen waarom je juist wel met de Nederlandse vlag kunt varen. In een enkel geval is daar misschien een rechtstreeks verband tussen, maar dan bekijkt men het onvoldoende, omdat de Koninklijke Marine echt in staat is om de beveiliging te bieden, zeker voor zo'n groot schip als de Pieter Schelte.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Onze marine doet hartstikke goed werk en moet zich voor de koopvaardij blijven inzetten. Dat is ook een van haar

oorspronkelijke taken, maar zou je daarnaast niet naar particuliere beveiliging kunnen kijken voordat schepen uitvlaggen? De heer De Vries noemt particuliere beveiligers rambo's. Ik noem ze gewoon keurige beveiligers die meevaren op schepen. Die piraten voor de kust van Somalië hebben schijt aan het standpunt van de Partij van de Arbeid dat het geweldsmonopolie bij de Staat ligt. Hoewel dat klopt en wij dat ook vinden, moet je daar wel praktisch naar kijken. Het is niet oplosbaar met het standpunt van de Partij van de Arbeid. Schepen vlaggen uit en wij hebben gewoon het nakijken. Ik zou daar iets praktischer mee willen omgaan.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Er worden nu weer grote woorden gebruikt. Ik heb ontraden om deze discussie in deze commissie te voeren. Laat de vaste commissie voor Defensie dat nou doen. Maar goed, zij is toch gekomen. Maar heeft de VVD nu schijt aan een Kamermeerderheid? Dat is toch eigenlijk de vraag? Ik geef haar en de Minister in overweging om deze discussie niet verder op te voeren. Er is voldoende over gesproken. Er zijn alternatieven bekeken. De marine is er zelf van overtuigd dat zij het kan, dus laten wij die strijdbijl nou begraven. Het leidt tot niets.

De **voorzitter**: Mijnheer De Vries, u vervolgt uw betoog. Dat is voor een slotopmerking, gelet op de tijd.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dat is niet helemaal eerlijk, want ik heb nog niet zo heel veel kunnen bijdragen. Maar goed, ik doe mijn best. De Minister zei dat op 13 mei een belangrijke beslissing valt over die Zeeuwse kwesties. In het kader van de uitwerking van het Werkprogramma zeehavens wil ik de Minister vragen om na een gesprek met Zeeland Seaports de Kamer een brief te sturen over de stand van zaken van de onderwerpen die ik aan de orde heb gesteld. Ik vraag haar ook om een indicatie te geven van de termijn waarop er afspraken bekend zijn over de sloop van schepen. Kan dat voor een volgend AO geagendeerd worden? Ik ben in eerste termijn begonnen met een opmerking over de orde. De orde is niet helemaal gehouden. Ik vraag nu geen VSO aan. Ik maak gebruik van het feit dat hier toch allerlei dingen zijn besproken en vraag een VAO aan om een uitspraak van de Kamer te vragen. Dat gaat om de CCR-regelgeving en over de bediening van sluisen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter, ...

De **voorzitter**: Er is geen ruimte meer voor interrupties, tenzij het over de orde gaat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik vind dit heel curieus, want over CCR zijn al allerlei moties ingediend. Ik heb onlangs met de collega van de heer De Vries, mevrouw Jacobi, al een motie ingediend over de sluisbediening, waarvan de inkt niet eens droog is. De heer De Vries mag altijd een VAO aanvragen, maar ik wil dat hier toch even gezegd hebben.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Wij gaan uiteraard onderling overleggen om dat VAO tot een goed einde te brengen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik start met de bruine vloot. De CDA-fractie vroeg naar aanleiding van de stichting gedupeerden om nog een reactie te geven op de vraag waarom zij er zo anders naar kijkt. Ik noemde een andere belangengroep van de bruine vloot. Er zijn er verschillende die zich deze belangen aantrekken. Ik probeer om de belangen van de grootste groep te vertegenwoordigen.

Het gaat er uiteindelijk om dat je de meeste schepen van de bruine vloot weet te raken. Dat kan voor een individuele groep inderdaad juist wat negatiever uitpakken. Wat voor de ene groep een oplossing is, kan een andere groep inderdaad weer als een achteruitgang zien. Dat is complex. Net als de partijen hier verschillen hebben, zijn er ook verschillende belangen, zelfs binnen zo'n kleine groep als de bruine vloot. De heer Bashir had daar ook een aantal vragen over, waar de VVD zich bij had aangesloten. Daar zal ik meteen op antwoorden. Wat zit er in de gedachten van die Deense Minister? Ik kan daar niet helemaal in kruipen, maar zoals ik het altijd heb begrepen, is men naar aanleiding van een noodlottig ongeval een aantal jaren geleden de mening toegedaan dat de schepen niet veilig genoeg zijn. Men wil ze dus redelijk dicht bij de kust houden zodat men nog gemakkelijk reddingsoperaties kan uitvoeren. Het ongeval is daar toen kennelijk redelijk traumatisch aangekomen, waardoor men nu zo strak in die lijn zit. Dus je zult iedere keer moeten laten zien dat je steeds nieuwere schepen hebt. Tegelijkertijd gaat het om een bestaande vloot waar je soms niet zo veel aan wilt veranderen, omdat het historische schepen zijn. Dat maakt het complex. Dat is de achterliggende gedachte, heb ik altijd begrepen. Ik hoop met deze Minister een keer gebruik te kunnen maken van een van die schepen. Ik hoop dat zonder camera's te kunnen doen, want dat praat altijd veel lekkerder. Dus ik hoop dat u foto's zoals die van Cameron en Rutte nooit van mij te zien krijgt. Maar mocht dat gelukt zijn, dan zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen. De CDA-fractie zei dat het Kiwa klachten over hemzelf vaak niet oppakt. Dan is er een tweede instantie: de Inspectie Leefomgeving en Transport. Die ziet erop toe dat klachten door de organisatie zelf worden opgepakt en een en ander wordt nageleefd. Daar zit dus een second opinion op, om het maar zo te zeggen. Ik heb zelf geen signalen dat er extreme zaken aan de hand zijn. Ik zal het nog eens intern navragen. Ik weet wel dat er vaak klachten zijn over de tarieven, maar die waren er ook toen de ILT het zelf deed. Het is altijd vervelend om te moeten betalen voor een vergunning.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan is er nog de ILT inderdaad. Excuus voor het drammen, voorzitter. Ik ben nog niet zo lang Kamerlid, dus ik heb in mijn agenda nog tijd om die nieuwjaarsrecepties te bezoeken. Je kunt met goed fatsoen geen nieuwjaarsreceptie van infrastructuur bezoeken, of het nou scheepvaart, spoor of weg is, of je hoort brede klachten over het Kiwa. Die gaan over tarieven maar ook over efficiëntie en bureaucratie. Misschien zijn ze niet terecht. Dat kan. Dat weet ik niet. Dat kan ik niet beoordelen, maar op welk moment zeggen wij: hier moet eens fatsoenlijk naar gekeken worden? Anders blijft de hele tijd, niet alleen op nieuwjaarsrecepties, het idee hangen dat het Kiwa niet functioneert. Wanneer komt voor de Minister het moment om er een keer goed naar te kijken? Dan kunnen wij zeggen: beste transportsectoren, nou ophouden met zeuren; zo is het goed; het is misschien niet leuk, maar zo is het? Of dan gaan wij iets doen aan het Kiwa.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Los van de nieuwjaarsfeestjes wil ik ook geen oordeel hebben over de vraag of de klachten wel of niet terecht zijn, want klachten kunnen zich gewoon voordoen. Een en ander kan werkelijk zijn gebeurd of zodanig beleefd worden. Dat is voor mij niet eens zo relevant. Belangrijk vind ik dat het Kiwa klachten behandelt als die er zijn en dat het transparant daarmee omgaat. Welke rol je ook vervult, als iemand jou moet betalen of moet wachten op jouw certificering of vergunning, dan is dat niet altijd de meest populaire rol. Er zijn populairdere rollen te bedenken. Maar welke rol je ook vervult, je zult altijd zorgvuldig en transparant moeten omgaan met je stakeholders. De heer Van Helvert hoeft niet te vragen: wanneer komt de Minister nou eens in actie? De ILT ziet al toe op klachtenopvolging. Daarom zei ik ook: ik heb geen signalen gekregen dat daar iets

mee aan de hand zou zijn. Maar ik zal dat nog een keer navragen, want het kan best zo zijn dat zij dingen constateert die zij niet groot genoeg vindt om op mijn bord te leggen. Ik zal intern een keer navragen hoe dat zit. Maar daar wordt al constant op toegezien. Het is overigens niet de eerste keer dat het in deze Kamer bediscussieerd wordt. In het verleden is dat ook weleens aan de orde geweest. Toen ging het vooral over de monopoliepositie. Nogmaals, het heeft onze aandacht. Ik vind dat die organisatie het goed moet doen. Ik kan nu inhoudelijk geen oordeel geven, net zomin als de heer Van Helvert – dat zegt hij zelf – maar het heeft mijn aandacht. Zijn de motoren er al om aan de stikstofnormen te voldoen? Ik heb begrepen van de maakindustrie dat die er zijn. Het is dus mogelijk om daaraan te voldoen. Als het besloten wordt, gaat het om een langere invoeringstermijn. Dan kan het gaan om 2017 – dat is redelijk dichtbij – of om 2021. Het is ook van toepassing op nieuwe schepen, dus niet op oude. De VVD vroeg of de winstgevendheid van de zeevaart sinds 2008 was gehalveerd. De daling van de toegevoegde waarde van de zeevaartsector vanaf 2008 wordt veroorzaakt door sterk gedaalde vrachttarieven als gevolg van de crisis. Dat speelt een rol. In veel segmenten van de zeevaart is nog steeds veel overcapaciteit. Dan krijg je een daling van de tarieven. Men wil minder betalen en er zijn meer concurrenten, die misschien bereid zijn om wat lager te gaan zitten. Ik ben bezig met de Maritieme Strategie om de concurrentievoorwaarden voor Nederlandse rederijen zo gunstig mogelijk te houden. Ik denk dat wij daar samen met de sector in het kader van die Maritieme Strategie weer op kunnen bijtrekken. Hetzelfde vraagstuk van tarieven en overcapaciteit heeft zich overigens ook in de binnenvaart voorgedaan. Wij hebben heel lang gedacht dat de markt alleen maar zou groeien, groeien, groeien. Daar zijn veel investeringen in gedaan. Zo zie je maar dat een crisis die veroorzaakt wordt op een heel ander terrein, een bankencrisis, uiteindelijk kan leiden tot grote effecten in diverse sectoren.

Over de vervanging van de Calandspoorbrug zal de Staatssecretaris van I en M de Kamer een ontwerpstructuurvisie en een voorkeursbeslissing doen toekomen. Dan zal ook gesproken worden over de mogelijkheden van TEN-T (Trans-European Network for Transport), de bijdrage van Rotterdam, noem maar op.

Onder andere de PvdA-fractie heeft gevraagd naar het vervolg op de Maritieme Strategie. De Maritieme Strategie wordt uitgewerkt in actieplannen of werkplannen. Die van de zeehavens heeft de Kamer. Die van de zeevaart en de binnenvaart komen naar de Kamer zodra ze klaar zijn. Die plannen zullen iedere twee jaar samen met de sector geactualiseerd worden. Op basis daarvan kan de Kamer steeds de voortgang volgen. Het is aan de commissie zelf om te bepalen of zij daar om de twee jaar met mij over wil praten of elk jaar of elke week. Maar wat wij doen, zullen wij uiteindelijk weer inzichtelijk maken voor de commissie.

Wij zullen de onderhandelingen over stikstof terugkoppelen wanneer wij de Oostzee dreigen te verliezen en bespreken wat wij dan moeten doen. Dan kunnen wij hier een brede politieke discussie hebben over de vraag naar welke vervolgstap de voorkeur dan uitgaat.

Zijn de rederijen ook betrokken bij het debunkeren? Ja, want er is een stakeholdersoverleg.

Verder heeft mevrouw De Boer herhaald wat zij van de NVWA vond. Zij stelde nog een paar nieuwe vragen in tweede termijn, zoals eentje over het sjoeren van de containers. In de veiligheidscommissie van de IMO is het bepalen van de massa van containers voordat ze aan boord gaan goedgekeurd. Daarbij hebben wij onder ogen gebracht dat naast het bepalen van de massa ook nog het goed vastzetten van de containers en het bepalen van een goed stuwplan en dergelijke van belang zijn. Wij hebben altijd gezegd dat er meerdere manieren moeten zijn om dat te kunnen doen.

De SP-fractie vroeg naar de lijst voor bijmenging. Die stuur ik naar de IMO om hem daar in te brengen in het overleg om te bezien of wij ook andere landen hierin kunnen meekrijgen. Wij kunnen hem ook naar de Kamer sturen.

De VVD-fractie heeft gevraagd of in het kader van de modal-splitdoelstellingen voor Maasvlakte II meer volume via het spoor en de binnenvaart moet worden afgehandeld, en of er een interne baan mogelijk is tussen ECT, RWG en AMPT. Het havenbedrijf is samen met de terminal-exploitant verantwoordelijk voor deze interne baan. Daar zijn gesprekken over gaande. Het Rijk heeft hier geen rol in maar zal het initiatief ondersteunen als dat nodig is.

De SP-fractie heeft nog gewezen op de diversiteit en de haarvaten. Het is inderdaad van belang om die diversiteit te hebben om verschillend vervoer aan te kunnen bieden. Ook daarover verschillen wij niet zozeer van mening.

De PvdA-woordvoerder zei: ik had liever niet over de piraterij gesproken, maar ik ben het in ieder geval niet met de Minister erover eens dat er wetgeving voor moet komen. Hij noemde de beveiligers nog rambo's. Voor mij geldt andersom: ik zie liever gecertificeerde beveiligers dan dat ik mij zorgen moet maken dat er stiekem toch rambo's op een schip gezet worden. Maar laten wij daar nu inderdaad niet al te diep op ingaan. De regering regeert en bepaalt of zij zaken aanlevert aan de Kamer. De Kamer toetst en controleert. Wij kennen de smaak en de voorkeur van de meerderheid op dit moment. Wij hopen die natuurlijk met een briljant – ahum – wetsvoorstel te kunnen wijzigen.

Op 13 mei komt er nieuwe informatie over de VNC. Wij zullen de Kamer daarover op de hoogte houden, zoals de heer De Vries gevraagd heeft. Er komt namelijk een voortgangsrapportage over zeehavens in de zomer. Daarin kunnen wij de stand van zaken in Zeeland opnemen.

Tot slot werd er nog gezwaaid met een VAO over CCR en andere zaken. Ik ben benieuwd.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister voor haar beantwoording. Er is een aantal toezeggingen gedaan.

- De Minister informeert de Kamer over de mogelijkheid om de btw op walstroom af te schaffen.
- De Minister stuurt de Kamer aan het eind van het eerste kwartaal de resultaten van het onderzoek naar de structuur van de financiering van de binnenvaartsector.
- De vraag van mevrouw De Boer over de toerekening van externe kosten van scheepvaart naar de Rotterdamse haven beantwoordt de Minister nog schriftelijk.
- De Minister stuurt de Kamer na 13 mei informatie over het spoortraject Axel-Zelzate, de spoorboog bij Zeeland en de beperkingen die Natura 2000 oplegt aan het havengebied in Zeeland.
- De Minister bericht de Kamer over de onderhandelingen over de stikstofemissiebeheergebieden zodra het noodzakelijk is besluiten te nemen over de te volgen strategie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kunt u de toezegging over Natura 2000 herhalen? Is dat na de zomer?

De **voorzitter**: Na 13 mei, nadat u dat overleg hebt gehad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een ander overleg. Dat gaat over die verdieping, niet over Natura 2000.

De **voorzitter**: Wanneer kunt u de Kamer informeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Natura 2000 ligt bij mijn collega Dijksma, maar ik ben bereid om te bemiddelen en te bekijken of wij daar een oplossing in kunnen vinden. Daar kan ik niet zo snel een termijn aan verbinden omdat ik nog helemaal niet weet waar het havenbedrijf mee wil komen.

De **voorzitter**: Dat wachten wij af. Mijnheer Bashir, hebt u een vraag over deze toezegging?

De heer **Bashir** (SP): Het zou fijn zijn als de toezegging over de bijmenglijst ook in de toezeggingenlijst wordt opgenomen.

De **voorzitter**: Dat klopt. Het is zojuist toegezegd om de bijmenglijst te versturen naar de Kamer zodra die naar de IMO is verstuurd. Dat zijn de toezeggingen. Tot slot stel ik vast dat er een VAO wordt aangevraagd met als eerste spreker het lid Albert de Vries. Ik dank de Minister voor haar komst naar de Kamer, alsook de leden en overige belangstellenden.

Sluiting 16.50 uur.