

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 161

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 6 juni 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 december 2016 inzake beleidsdoorlichting artikel 18: scheepvaart en havens (Kamerstuk 32 861, nr. 22);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 februari 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de beleidsdoorlichting artikel 18: scheepvaart en havens (Kamerstuk 32 861, nr. 23);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 februari 2017 inzake de Maritieme Werkconferentie, de evaluatie van het inzamelingssysteem voor het scheepsafval van de binnenvaart en een drietal onderzoeks- en beleidsrapportages (Kamerstuk 31 409, nr. 151);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 februari 2017 met het Jaarplan scheepsgebonden nautische handhaving 2017 (Kamerstukken 31 409 en 29 684, nr. 134);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 maart 2017 inzake wettelijke regeling rol bevrachter binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 152);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 mei 2017 inzake kosten-batenanalyse brughoogtes (Kamerstuk 31 409, nr. 154);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2017 inzake diverse toezeggingen met het oog op het algemeen overleg Scheepvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 156);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de motie-Van Helvert c.s. over een taskforce voor Commercial Cruising Vessels (Kamerstuk 31 409, nr. 135) (Kamerstuk 31 409, nr. 157);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2017 inzake ontwerpwijziging van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de implementatie van Verordening (EU) nr. 1257/2013 inzake scheeps-**

**recycling en Verordening 2015/757 betreffende de monitoring,
de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door
maritiem vervoer (Kamerstuk 31 409, nr. 155).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Arissen, Remco Dijkstra, Van Helvert, Jetten, Laçin, Van Tongeren en Visser,

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

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag en van harte welkom bij dit algemeen overleg op dinsdag 6 juni, dat van 16.00 uur tot 18.00 uur zal duren. We hebben twee uur en we hanteren een spreektijd van drie minuten. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Helvert van het CDA.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik ben zeer vereerd om te melden dat ik ook namens de ChristenUnie het woord voer, dus namens beide partijen. Ik heb al een keer het woord gevoerd namens de SGP; dat was ook heel apart. De heer Bisschop vroeg mij dat en u weet dat als een bisschop iets vraagt, een goed katholiek niets kan weigeren. Maar dit keer vroeg de heer Bruins mij om het woord te voeren. We hebben de inbreng met elkaar gedeeld. Ik zal niet de gehele dubbele spreektijd nodig hebben, maar wel iets in die richting.

Ik wil een aantal punten met de Minister doornemen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Sorry, voorzitter, maar ik wil een punt van orde maken.

De voorzitter:

Ga uw gang.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Volgens mij krijg je geen dubbele spreektijd als je namens een andere partij spreekt. Het worden dus geen zes minuten. Ik vind een minuutje meer prima, vooral omdat er een lange inleiding bij zat, maar we moeten binnen twee uur afronden.

De voorzitter:

Ik zal goed op de tijd letten. De heer Van Helvert heeft drie minuten.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb een aantal punten, maar ik zal het kort houden. Een aantal dingen zijn belangrijk en hebben in de afgelopen jaren gespeeld. Ik kom allereerst op de aanbesteding van de verschillende windparken. We hebben de Minister daarop in het verleden aangesproken. Onze offshorediensten verkeerden in zwaar weer. We kunnen hen al een heel stuk helpen door strategisch om te gaan met de vraag met welk windpark we beginnen. Als we beginnen met de windparken die wat dichterbij Nederland liggen, is de kans vele malen groter dat juist Nederlandse bedrijven opdrachten zullen krijgen, terwijl dat niet het geval is als je aan de andere kant begint. De Minister zei dat ze dit zou bespreken met haar collega van Economische Zaken. We zijn heel benieuwd of daar al iets is uitgekomen. Ik kom op de taskforce voor Commercial Cruising Vessels (CCV's). In de Kamer is een motie aangenomen waarin de Minister wordt aangezet om flink tekeer te gaan met een taskforce om Commercial Cruising Vessels aan de man te brengen, ook op het internationale toneel. We zien dat andere landen ons daarin voorbijstreven. De Minister heeft daarop

gereageerd, maar ziet daarin niet echt een rol voor zichzelf weggelegd. Dat zou allemaal lastig en moeilijk zijn, maar het doel van de motie is dat er juist wel een heel duidelijke rol is weggelegd voor de Minister, zeker omdat andere landen dat ook doen. Er is echt winst te behalen. Er is werk naar Nederland te halen, maar als we niets doen, gaat dat heel gemakkelijk naar andere landen. De motie is zo bedoeld dat de Minister ook zelf initiatief neemt en zo'n taskforce niet alleen faciliteert, maar er ook aan deelneemt. Ik weet dat de Minister dan zegt: ja, maar ik kan mijn ambtenaren toch niet naar een beurs sturen; ik zie de krantenkoppen als «ambtenaren van Ministers ergens op een beurs aan de mooie Middellandse Zee» al voor me. Nou, Minister, ik kan u zeggen: het CDA wordt vooral kwaad als u dat niet doet, want u staat met uw ambtenaren ook op andere beurzen. Het gaat er niet om dat een ambtenaar op een beurs moet zijn om daar feest te vieren. Het gaat om het verstrekken van informatie over de vraag wat Nederland als land kan doen. Dat doen andere landen ook. U hoeft geen boten te verkopen, maar u kunt daar wel informatie geven over het Nederlandse beleid aan mensen die daarin zijn geïnteresseerd.

Ik kom op mijn derde punt: de motie over MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland). De collega's De Boer en Jacobi, van de VVD en de Partij van de Arbeid, hebben een prachtige motie ingediend – zij werden daarin ook gesteund door het CDA – over het feit dat de regering, ondanks de eigen rijksbrede maritieme strategie, nog niet in actie komt om het budget op orde te brengen. Er is de afspraak gemaakt om het onafhankelijk onderzoek, om het zo maar even in mijn eigen woorden te noemen, te laten financieren, maar dat doen we nog steeds niet. Ook daarover zou met Economische Zaken worden overlegd. Dit kan echt niet wachten tot het volgende kabinet, want deze afspraken gelden ook gewoon voor het huidige kabinet.

Ik moet kiezen van de voorzitter en daarin heeft hij gelijk; dat moet ik ook namens de ChristenUnie zeggen. Ik wil het daarom tot slot graag hebben over de rol van de bevrachter in de binnenvaart. Ik heb daarover met de Minister weleens gesproken. Er is nog steeds de mogelijkheid tot excessen. Wij zouden graag zien dat dit in de wet wordt vastgelegd, zoals ook een makelaar bij een woningverkoop in dienst is van de koper of van de verkoper, maar niet van allebei. Dat zou eigenlijk ook in de binnenvaart moeten worden geregeld. Daar zijn de bevrachters niet mee blij mee – dat besef ik terdege – maar als rederijen, schippers en verladers de dupe zijn van excessen, dan moeten we daarvoor iets regelen.

De voorzitter:

Dank u wel, keurig. Ik geef het woord aan de heer Jetten van D66.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Dit algemeen overleg is mijn eerste AO als woordvoerder scheepvaart. Ik heb erg veel zin om met dat onderwerp aan de slag te gaan, niet alleen omdat ik uit de Waalstad Nijmegen kom of omdat D66 de havenwethouders in Amsterdam en Rotterdam levert, maar vooral ook omdat de scheepvaart een vorm van transport is waar D66 een aantal heel mooie thema's in terugvindt. Dat zijn duurzaamheid, internationale samenwerking en het aanjagen van ondernemerschap. Langs die drie thema's heb ik ook naar de stukken van dit AO gekeken en een aantal vragen aan de Minister geformuleerd.

Ik kom allereerst te spreken over de uitvoering van een aantal moties van D66 die eerder zijn aangenomen door de Kamer. Ik noem ten eerste het in- en uitvlaggen. Reders kiezen helaas steeds vaker voor andere vlaggen dan de Nederlandse. Dat zouden we eigenlijk niet moeten willen. Een modern scheepsregister is in Nederland een absolute must. Vanaf 1 mei zou het mogelijk moeten zijn om ook buiten kantoor tijden in en uit te vlaggen. Ik

ben benieuwd hoe het staat met de uitvoering daarvan en of dit ook voor de ILT op dit moment goed uit te voeren is.

Ik noem ten tweede een motie over paraffine. Dat is een vieze stof, die regelmatig aanspoelt op onze stranden. De Minister heeft bij de uitvoering van de motie verwezen naar internationale regelgeving. Ik snap dat, maar ik ben wel benieuwd of we het schoonmaken van scheepsruimen in onze eigen havens ook zonder internationale afspraken verder kunnen stimuleren, teneinde dat dumpen van paraffine op zee en het aanspoelen van deze stof op onze kust tegen te gaan.

Dan een aantal nieuwe punten. Ik begin met duurzaamheid. Over een aantal jaren gaan er strengere lage-emissiezones in rondom Nederland gelden, maar zo'n lage-emissiezone stelt natuurlijk niets voor als we de handhaving daarvan niet op orde hebben. We weten allemaal dat de handhaving op dit moment met de beperkte capaciteit lastig is. Ik ben dus benieuwd hoe de Minister uitvoering zal geven aan eerder aangenomen moties om de handhaving van die lage-emissiezones goed vorm te geven. Frankrijk heeft er onlangs toe opgeroepen om naast de Noordzee ook rondom de Middellandse Zee zo'n lage-emissiezone in te stellen. Ik ben benieuwd of de Minister bereid is om die Franse oproep te steunen. Ik heb met betrekking tot duurzaamheid ook nog een kort punt over de huisvuilproblematiek in de binnenvaartsector. De binnenvaartsector heeft opnieuw de noodklok erover geluid dat schepen in Nederlandse havens nog steeds veel slechter dan in andere Europese havens hun huisvuil kwijt kunnen. Ik ben benieuwd of de Minister die problemen erkent en of zij mogelijkheden ziet om die inname van huisvuil in Nederland te verbeteren.

Op het punt van wind op zee sluit ik me aan bij de woorden van het CDA en de ChristenUnie. Dat geldt ook voor de opmerkingen die over MARIN zijn gemaakt.

Ik wil nog heel kort ingaan op een paar andere zaken. Ondernemers lopen op dit moment tegen een paar zaken aan als het gaat om het stimuleren van ondernemerschap in de binnenvaart in Nederland en in Europa. Dat is ten eerste het boetebeleid. Er zijn signalen dat boetes significant hoger zijn, dat er significant meer inspecties zijn dan bij het wegverkeer en dat ook de bezwaartermijnen zeer kort zijn en eigenlijk niet aansluiten op de werkelijkheid van een binnenvaartschipper. Herkent de Minister die signalen? Is zij bereid om de werkwijze van de ILT aan te passen?

Wij hebben vorige week in het AO Transportraad ook gesproken over een ander punt dat onze ondernemers in de weg staat, namelijk het Maritime Single Window. Dat is van de agenda van de Transportraad gehaald. Wij hebben daarover al even met elkaar van gedachten gewisseld, maar ik ben benieuwd wat de Minister de komende maanden op dit punt wil doen om de problematiek die schepen op dit moment ervaren te verkleinen, zodat hun situatie op korte termijn kan worden verbeterd. Dat zou moeten gebeuren voordat het weer een keer op de agenda van de Transportraad komt.

De Europese Commissie heeft ten slotte onlangs aangegeven dat zij de staatssteunregels voor havens zal versoepelen. Dat zou kansen bieden om ook de Rotterdamse haven weer een eerlijker speelveld te geven in de Europese context. Ik ben benieuwd of de Minister bereid is om in kaart te brengen hoe we die verhouding tussen privaat en publiek slimmer kunnen inrichten en op welke termijn we dat kunnen doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

D66 en GroenLinks kunnen elkaar heel vaak vinden op het gebied van duurzaamheid. De heer Jetten zei dat dat een van de speerpunten wordt in zijn nieuwe dossier met betrekking tot de scheepvaart. Hij wees er voorts op dat D66 in Amsterdam en Rotterdam de havenwethouders levert. Men heeft aangegeven dat de Rotterdamse haven in 2050 100% duurzaam wil zijn. De heer Jetten vraagt of er gekeken kan worden naar

steun voor die haven. Maar wat is ook de ambitie van die Rotterdamse haven? Rotterdam is al de grootste op het gebied van de overslag van kolen en is ook een heel grote speler op het gebied van de overslag van olie. En Rotterdam wil de grootste haven worden op het gebied van de overslag van diesel. De heer Jetten kent net zo goed als ik het klimaatverdrag van Parijs. Hoe ziet hij dat nou? Het is een haven met heel veel fossiele overslag en met verdere ambities op dat gebied. Hoe kun je dan zeggen: ik wil daar toch eigenlijk een soepelere financiering voor en ergens moeten ze ook in 2050 duurzaam zijn?

De heer **Jetten** (D66):

We moeten uitkijken dat we niet twee dingen door elkaar halen. Ik vind het belangrijk dat er een eerlijk speelveld in Europa is. Als er in Duitsland, Frankrijk of België havens zijn die echt financiële voordelen hebben omdat de overheid daar anders omgaat met havens, met belastinginning en met de vraag wat publieke taken en wat private taken zijn, moeten wij als Nederland kijken naar mogelijkheden om een gelijk speelveld te creëren. Die discussie staat volgens mij helemaal los van de ambities voor een duurzame scheepvaart en duurzame havens. Persoonlijk hoop ik dat wij de komende jaren als rijksoverheid samen met de havens en de scheepvaartsector afspraken kunnen maken over hoe we de vergroening echt fors kunnen stimuleren. Daarbij gaat het niet alleen over walstroom in de havens, maar ook over aanpassing van onze vloot. Volgens mij moeten we die discussies los van elkaar zien. Waar het Rijk en Rotterdam elkaar kunnen vinden om de haven de komende jaren versneld te vergroenen, zal ik dat zeker steunen.

De **voorzitter**:

Ik verzoek de leden om kortere vragen te stellen en om korter te antwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Zou er niet een rechtstreekse koppeling moeten zijn, in die zin dat als een haven overheidsgeld krijgt, dat overheidsgeld moet bijdragen aan het halen van de doelstellingen van Parijs?

De heer **Jetten** (D66):

De Rotterdamse haven is natuurlijk uniek in zijn soort, omdat de haven eigenlijk bijna alles zelf doet. Bij de discussie over wat men publiek-privaat kan doen, denk ik dus eerder aan de aanleg van infrastructuur, zoals nieuwe spoorwegen en het baggeren van vaargeulen, waarover de haven en het Rijk slimmere afspraken zouden kunnen maken. Bij investeringen voor de komende jaren moet de prioriteit wat mij betreft echt bij verduurzaming liggen.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik begin met AGORA, het veilingsysteem voor de binnenvaart. Om 11.00 uur hebben we een brief van de Minister ontvangen. Daarin geeft zij aan dat zij de motie niet kan uitvoeren. Dat is op zich geen verrassing. De redenen waarom de motie niet kan worden uitgevoerd, verrassen ons echter wel. Zo leidt een verplichte deelname aan het veilingsysteem volgens de Minister tot weerstand in de sector, waardoor de Minister geen breed draagvlak ziet. Dat vinden wij logisch, omdat de schippers in het huidige systeem benadeeld worden, maar tegelijkertijd worden de bevrachters enorm bevoordeeld. Ze hebben een kennismonopolie en zijn tijdens het vervoerproces zowel verlader als makelaar. Die situatie heeft de Minister zelf erkend. Hopelijk beschouwt zij die situatie als onwenselijk. Bij een verplichte transparantie verliezen de bevrachters een lucratieve positie. Dus nee, dat plan zullen zij niet steunen; dat is op zich logisch.

Coöperatievorming is voor ons geen manier om het ongelijke speelveld op dit moment aan te pakken. Vanwege EU-richtlijnen zijn coöperaties beperkt in hun omvang en qua vervoerscapaciteit. Zij zullen nog steeds geen tegenwicht kunnen bieden aan de enorme spelers die de bevrachters zijn. Nog veel belangrijker is dat coöperaties niet voor transparantie op de markt zorgen, hooguit voor een tegenmacht.

De Minister stelt ook dat zij geen geschaad publiek belang ziet; dat was ook al in een eerdere brief aangegeven. Ook dit verbaast ons. Veel producten die worden vervoerd, belanden uiteindelijk immers als eindproduct bij de consument. In die zin zien wij dat publieke belang dus zeker wel, nog los van het feit dat de overheid moet ingrijpen bij een ongelijk speelveld tussen handelaren. Dat is de eerste stap, want we willen niet dat consumenten te veel betalen voor diensten of goederen, bijvoorbeeld door kartelvorming.

Over kartelvorming gesproken: de Minister is bang dat meer transparantie tot kartelvorming kan leiden en wil daarom geen transparantie. Dat staat ook in de brief. Dat is wat ons betreft de omgekeerde wereld. Transparantie zorgt er juist voor dat iedereen weet waar hij aan toe is. Als blijkt dat – in dit geval – bevrachters daar een loopje mee nemen, moeten we ingrijpen. Dat is volgens mij een logische handelwijze.

We wisten al dat de Minister AGORA niet echt ziet zitten. Ook wij als SP denken niet dat AGORA het einde en zaligmakend is, maar schijnoplossingen, zoals meer coöperatievorming, zijn wat ons betreft ook niet de oplossing. Dus gaat de Minister toch ingrijpen en voor transparantie zorgen om zodoende de hardwerkende kleine ondernemers in de sector de helpende hand te reiken? Dat is de concrete vraag.

Ik kom op de boetes. In het Jaarplan Scheepsgebonden Nautische Handhaving 2017 zien we dat de inspectie handhaving op schippers die economisch voordeel hebben door weinig rust te nemen, als speerpunt heeft geformuleerd. Mijn buurman, de heer Jetten, zei al dat de mogelijkheid bestaat om niet meteen over te gaan tot het uitdelen van boetes, maar om waarschuwingen te geven en in gesprek te gaan. Toch krijgen wij heel vaak klachten dat er heel snel wordt overgegaan tot boetes, en dan ook nog tot onevenredig hoge boetes. Wat wil de Minister daaraan doen? Kan zij toezeggen dat de ILT niet slechts met papieren kennis gaat handhaven maar ook met praktijkkennis?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Deze week komt er voor het eerst een schip met schaliegas binnen in de Rotterdamse haven. Dat is een jammerlijk dieptepunt, want schaliegas is een brandstof in het rijtje teerzandolie en noordpoololie: moeilijk winbare fossiele brandstoffen die veel milieuschade en klimaatbelasting veroorzaken. Wij hoorden onze premier Rutte zeggen dat het heel makkelijk is voor bedrijven en havens om te belijden dat er meer klimaatbeleid moet komen, maar dat het vreselijk lastig is om met een sluitende set concrete maatregelen te komen en dat wat het bedrijfsleven voorstelt, nog geen kwart dekt. Ik hoop dat deze Minister, samen met GroenLinks, ook de havens en de bedrijven die gebruikmaken van de havens, ertoe wil oproepen om de oproep van Rutte gestand te doen en te komen met plannen die ervoor zorgen dat wij het klimaatverdrag van Parijs wel halen. D66 zei dat verdere vergroening van de haven mooi is, maar D66 en andere partijen hier zullen met GroenLinks vinden dat we niet alleen moeten vergroenen, maar ook gewoon moeten halen wat we in Parijs hebben afgesproken. Daar hebben we op mondiaal, Europees of Nederlands niveau voor de scheepvaart geen plannen of sluitend beleid voor. Dat was mijn eerste punt: een oproep aan deze Minister.

De KVN (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) heeft zelf de ambitie om in 2050 50% minder CO₂ uit te stoten. Iedereen weet dat dat niet voldoende is om het verdrag van Parijs te halen. Is de Minister bereid met de KVN daarover in gesprek te gaan en de KVN te wijzen op de

uitspraken van onze premier? Hij zegt dat je met plannen moet komen die een en ander volledig dekken, niet voor een deel of voor een kwart. Ik weet dat de Minister net zo'n fan van innovaties is als ik. Nu is er een aantal bewezen technieken die echt helpen om de CO₂-uitstoot van schepen te verminderen. Je hebt van die kleine spinnakers, al zijn die op een schip best groot, en collapsible containers bijvoorbeeld. De KVRN geeft aan dat de kredietgaranties voor duurzame innovatie niet helpen. Zij wil liever een subsidieregeling. Is de Minister bereid te bekijken hoe zij de KVRN kan helpen? Als je aan de ene kant de druk erop zet door te zeggen «jongens, jullie moeten ook Parijs halen», moet je aan de andere kant bekijken welke instrumenten nodig zijn om dit mogelijk te maken. Ik sluit mij aan bij het punt over de monitoring. Ik heb er wel vertrouwen in dat de ILT dat in Nederland goed doet. Maar is er ook een systeem waardoor er in alle landen even scherp gecontroleerd wordt en, zo nee, wil de Minister dan daarvoor pleiten? Het helpt immers niet als dat alleen goed gebeurt in een aantal Europese landen, maar niet in andere landen. Ik ben door mijn vragen heen, voorzitter, en ook zo'n beetje door mijn tijd.

De voorzitter:

Ja, dat klopt. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. De scheepvaart is al sinds de tijd van Michiel de Ruyter zeer belangrijk voor Nederland. Waar Michiel de Ruyter echter vooral aan de slag was met de Engelsen, lijkt het alsof de scheepvaartsector steeds vaker de strijd aan moet met de regering. Zo wordt er momenteel een zwartboek opgesteld tegen het overtrokken boetebeleid voor de binnenvaart. Ik heb begrepen dat er al een jaar een aangenomen motie van de Kamer daarover ligt, de motie-Van Helvert/Jacobi (31 409, nr. 119), maar kennelijk is er nog steeds niets veranderd. Hoe is dat mogelijk, zo vraag ik de Minister.

Ik heb de verslagen van de scheepvaartoverleggen erop teruggelezen, maar voor zover ik het heb kunnen achterhalen wordt de binnenvaartsector niet gesteund door allerlei Oost-Europese schippers die de banen inpikken van onze Nederlandse schippers of door allerlei illegale snorders die nietsvermoedende toeristen oplichten, zoals dat in de vrachtwagenbranche en de taxisector wel het geval is. Waarom wordt er niet meer capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport ingezet om deze échte misstanden aan te pakken, in plaats van onze goedwillende binnenvaartschippers continu lastig te vallen met allerlei onzinboetes? Naast het boetebeleid vormt ook het energiebeleid van dit kabinet een bedreiging voor de scheepvaart, in de Rotterdamse haven in het bijzonder. Dat zeggen wij al jaren. Wij zijn dan ook blij dat het rapport van Ecorys dat onderschrijft. De vraag is echter wat dit concreet betekent voor al die mensen in de haven en de binnenvaart die hun baan te danken hebben aan de fossiele activiteiten. Ik lees ook in het rapport dat het Ministerie van I en M jaren geleden al waarschuwde dat er nog onvolgende besef was van de ruimtelijke gevolgen van de energietransitie, dus ik mag van de Minister onderhand toch wel een antwoord verwachten. Of vindt zij het helemaal prima dat de Botlek en alle bijkomende werkgelegenheid straks verdwijnt?

Afrondend kan ik mij aansluiten bij veel van de punten die mijn collega's zojuist al naar voren hebben gebracht.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Als je alle internationale onderzoeken bekijkt, zie je dat Nederland als het gaat om infrastructuur keer op keer aan de mondiale top staat. Dat komt vooral door onze haveninfrastructuur. Dat is erg mooi, maar we moeten wel naar de toekomst kijken, want dat is niet vanzelfsprekend.

Ik wil twee dingen ter discussie stellen. Om te beginnen is dat het internationale gelijke speelveld en hoe we dat voor elkaar kunnen krijgen. Daarbij wil ik vooral praten over de positie van de Nederlandse inspectie-diensten, niet alleen de ILT, maar ook de NVWA. De NVWA is in de commissie EZ controversieel verklaard, maar ik wil toch aandacht besteden aan het boetebeleid, genoemd in het jaarverslag van de ILT. Daarin staat dat de inspectie de indruk heeft dat verhoogde boetes leiden tot een betere naleving, maar dat men ook in gesprek is met de branche-verenigingen om te zien hoe het boetebeleid kan worden aangepast. Waaruit blijkt dat er beter wordt nageleefd? Ik hoor namelijk andere geluiden. Wat gaat er gebeuren? Wat kunnen we doen? Er wordt gewerkt aan een rijksinspectieterminal, waarin de diverse inspecties met elkaar gaan samenwerken. De douane wordt wereldwijd gezien als een dienst die meedenkt met het bedrijfsleven. Als we nou toch voor zo'n terminal gaan, kunnen we dan ook niet wijzen op hoe onze douane werkt? Kunnen we die werkwijze niet gaan neerleggen bij al die andere inspecties? Ik vind het namelijk echt van de zotte dat we in Nederland nog steeds inspectie-diensten hebben waarbij voor de een geldt dat reistijd wel werktijd is en voor de ander niet. Daardoor creëren we een ongelijk speelveld. Vorig week is in de Transportraad gesproken over het internationale gelijke speelveld. Daarbij ging het over de administratieve lasten in het kader van het Maritime Single Window. De Minister zou daarnaar gaan kijken. We hebben daar namelijk veel klachten over gekregen. Een ander punt is de groepsvrijstelling voor de zeehavens, die flink wordt opgerekt. Wat ons betreft wordt de Rotterdamse haven daardoor op achterstand gezet. Wat doet de Commissie met onderzoeken in Frankrijk, België en Duitsland als het gaat om de vpb-plicht? Daar hebben we al vragen over gesteld, waarop geen antwoord is gekomen. Wij hebben in Nederland allerlei zaken ingevoerd, maar we zien dat de genoemde landen vooral wachten op wat er gebeurt. Wij hebben onszelf daarmee op achterstand gezet. Wat kunnen we daaraan doen? In dat kader hebben we een reactie ingebracht op het terrein van zeeschepen en het voorkomen van verontreiniging, waar eigenlijk hetzelfde speelt. Internationaal worden de regels vastgelegd, maar Europees gaan we op een aantal vlakken toch verder. Hoe verhouden die twee dingen zich tot elkaar?

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben erg blij te horen dat de VVD het met onder andere D66 eens is dat hier het een en ander moet gebeuren. U hebt in dat kader een aantal verfrissende ideeën geopperd. Maar het laatste kabinet heeft stevig bezuinigd op de ILT. Het lijkt mij daarom onmogelijk om de ILT extra taken te geven zonder dat we die organisatie versterken. Bent u dat met mij eens?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De ILT is bezig met een eigen plan van aanpak ter verbetering van de inspectie. Is meer geld de oplossing, of een andere werkwijze? Over de NVWA hebben we dezelfde discussie gehad. Vandaar mijn voorstel inzake de rijksinspectieterminal. Wellicht dat er met middelen geschoven moet worden, maar laten we beginnen met een eenduidiger werkwijze. Daar zit de meeste winst, ook voor het bedrijfsleven.

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het eens met mevrouw Visser. Maar is zij het met mij eens dat we niet alleen op scheepvaartgebied meer van de ILT vragen, maar ook op luchtvaartgebied? Overvragen we de ILT niet enigszins? Moet de Kamer niet naar zichzelf kijken?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Volgens mij is het belangrijk dat de ILT zelf aangeeft wat er nodig is. Dat is bijvoorbeeld ook een kwestie van kwaliteit. Welke functies zijn er nodig? Wat is er nodig aan ondersteuning? Ik sta er in die zin dus open voor, maar volgens mij weet u ook niet waar precies welke behoefte zit. Het is echter niet alleen een kwestie van geld. Dat wil ik ook benadrukken. Ik denk dat het ook een kwestie is van op een andere manier werken. Voorzitter, ik ga afronden.

De **voorzitter**:

Uw laatste drie zinnen. U hebt ook nog een interruptie. Die doen we eerst.

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

Ik ben heel blij dat heel veel collega's het punt van het toezicht hebben aangehaald. Vanwege de tijd kon ik dit niet inbrengen namens de ChristenUnie en het CDA. Via een interruptie wil ik dus een vraag stellen aan mevrouw Visser over anticiperend handhaven. Daar ging de motie over die de heer Van Aalst aanhaalde. Kunnen we niet anticiperend handhaven? Dat zou de ILT al verlichten. Dan hoeft zij namelijk niet te handhaven op dingen die toch binnenkort gaan veranderen. Is de VVD dat met ons eens? Ik geloof wel dat dit het geval is, want destijds heeft zij de motie ook gesteund. Misschien kan mevrouw Visser ook aan de Minister vragen hoe zij daartegen aankijkt.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik weet niet wat de heer Van Helvert precies bedoelt met anticiperend handhaven. Als hij bedoelt «gewoon je gezonde verstand gebruiken», dan is mijn antwoord: ja.

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

Misschien zou mevrouw Visser kunnen vragen wat de Minister daarvan vindt. Dan heb ik mijn vraag toch nog via mevrouw Visser kunnen stellen. Anticiperend handhaven gaat om het volgende. De Minister kan een officiële instructie geven aan de ILT: lieve mensen van de ILT, ga anticiperend handhaven, wat wil zeggen dat je dingen die binnenkort toch gaan veranderen, niet enorm gaat beboeten. We hebben de Minister gevraagd om die instructie mee te geven. De Minister zou dat gaan bespreken, maar we hebben, zoals de heer Van Aalst ook zegt, niets gezien. Mijn vraag aan de woordvoerder van de VVD is dan: wat denkt u dat de Minister ervan vindt?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik weet niet wat de Minister daarvan gaat vinden. Dat zal ze zelf vertellen. Het is wel belangrijk dat toezicht leidt tot betere naleving. Dat zegt de ILT zelf ook in haar jaarverslag. Als je toezicht houdt op zaken die toch gaan veranderen, wek je volgens mij alleen maar irritatie op en geen betere naleving. Dat lijkt mij een uitgangspunt.

Er zijn nog twee kleine dingen die ik wil noemen in mijn laatste drie zinnen. Ik begin met de motie over nachtelijk snelvaren op de Waddenzee (29 684, nr. 129). De Minister zegt dat er geen probleem is, dat ze met mensen heeft gesproken en dat het is opgelost. Wij herkennen dat totaal niet. Ik vraag de Minister om daar nog eens op in te gaan.

Ten tweede kom ik op MARIN. Wij hebben een motie ingediend met het verzoek om voor de zomer met een aantal oplossingsrichtingen te komen. Wij horen dat dit niet helemaal soepel loopt. Waar zitten precies de problemen? Wanneer kunnen we daar de invulling van verwachten?

Mijn laatste vraag gaat over het veiligheidsniveau dat voor traditionele zeilschepen wordt geëist versus dat voor nieuwe zeilschepen. Kan daar niet toch nog een keertje naar gekeken worden? Er worden gelijke eisen gesteld, terwijl het toch gaat om varende erfgoed.

Mevrouw **Arissen** (PvdD):

Voorzitter. De binnenvaart levert een zeer belangrijke bijdrage aan duurzame vormen van goederenvervoer, ontlast het vervoer over spoor en weg, geeft minder geluidsoverlast en stoot minder schadelijke emissies uit. Daar moeten we zuinig op zijn. Op dit moment wordt een essentieel deel van de kleine binnenvaartvloot gesloopt, onder andere vanwege de schaalvergroting in de binnenvaart, de eisen voor nieuwbouwschepen die ook gelden voor de oude binnenvaartschepen, hoge en onbetaalbare bestuurlijke boetes en het ontbreken van een verbod op het verschepen onder de kostprijs. Dit zorgt er met name voor dat de vracht voor kleine binnenvaartschepen verplaatst wordt naar vrachtverkeer over de weg. Dat is volgens de Partij voor de Dieren een onwenselijke situatie. Het is goed dat er milieueisen worden gesteld aan de schepen en dat deze steeds schoner worden. Het zal geen verrassing zijn dat de Partij voor de Dieren dit zeer toejuicht. Echter, in de praktijk blijkt dat nieuwe gecertificeerde motoren in sommige gevallen meer CO₂ uitstoten dan goed onderhouden oudere motoren. Deze signalen krijgen wij van de schippers. Kan de Minister hier een reactie op geven? Wat kan er tegen gedaan worden als een onafhankelijke keuring uitwijst dat de nieuwe motoren meer CO₂ uitstoten dan de oude? In hoeverre worden eigen initiatieven om binnenvaartschepen te verduurzamen, bijvoorbeeld met zonnepanelen, gestimuleerd? De schippers hebben heel weinig mogelijkheden om hun groene investeringen terug te verdienen.

In een motie zijn al een aantal dingen gezegd over AGORA. De vrije marktwerking faalt voor de binnenvaart, zo zeggen de schippers. Het gebrek aan transparantie zorgt ervoor dat het niet werkt. In het verleden zijn in de Kamer pogingen gedaan om de markt transparanter te maken, maar de Minister stelt nu dat de oplossing niet gezocht moet worden in wettelijke regelgeving maar in onder andere schaalvergroting en dat transparantie in de markt juist voor problemen zal zorgen. Volgens ons is dit een onnavolgbare conclusie. Dit zorgt er juist voor dat de kleine binnenvaartschepen verdwijnen. Ziet de Minister wel het belang van de kleine binnenvaart en de bescherming hiervan? Zo ja, hoe wil de Minister dit doen zonder wettelijke regelgeving, terwijl ze daarnaast een schaalvergroting promoot?

Daarnaast sluiten wij ons aan bij de dingen die al zijn gezegd over het afvalstoffenbeleid. Op bepaalde punten werkt dit niet. We hebben een evaluatie daarvan gekregen. Het leidt er in de praktijk toe dat met name buitenlandse schippers die zonder pasje Nederlandse havens en ligplaatsen aandoen, het afval niet kwijt kunnen en het naast de container zetten, met ophopingen, opengescheurde zakken en zwerfvuil tot gevolg. Hoe wil de Minister dit systeem verbeteren en in de praktijk deze neveneffecten stoppen? In het buitenland kan huisafval al op veel plaatsen gescheiden worden ingeleverd. In Nederland kunnen de schippers dat nog niet. Ziet de Minister daar in Nederland mogelijkheden voor?

Tot slot willen wij ons graag aansluiten bij de vragen die zijn gesteld en de opmerkingen die zijn gemaakt over het beleid van onevenredig hoge boetes.

De voorzitter:

Ik dank de Kamerleden voor hun bijdragen. Ik schors de vergadering, zodat de Minister haar antwoorden kan afmaken en in de goede volgorde kan zetten.

De vergadering wordt van 16.31 uur tot 16.43 uur geschorst.

De voorzitter:

Neemt u allen weer plaats. De kaartjes zijn uitgewisseld. Mevrouw Van Tongeren is weer te laat. Als zij ook zit, kunnen we eindelijk beginnen met de beantwoording door de Minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik herkende heel veel vragen van vorige overleggen waar ik ook al weleens antwoord op heb gegeven. Ik heb het idee dat er in de sector wordt gedacht: nieuwe ronde, nieuwe kansen. Ik geef met liefde opnieuw antwoord op de vragen. Misschien neemt u er genoeg mee, of niet. Dat zullen we vanzelf merken in dit debat. Ik begin met de zeevaart. Dan kom ik te spreken over de haven. Vervolgens kom ik op de binnenvaart en daarna is het blokje «varia» aan de orde.

Eerst kom ik op de zeevaart in het algemeen. Ik denk dat er belangrijke vragen zijn gesteld over de vergroening van de zeevaart in de toekomst. Er is al het een en ander geregeld voor de vergroening van het wegverkeer en het ov, maar voor zeevaart en voor luchtvaart is er nog het een en ander te doen. Hoe dat vormgegeven moet worden, is voor ons de komende jaren een actueel onderwerp. Je moet bij de vormgeving ook rekening houden met de economische activiteiten. Het werkt altijd het beste als de bedrijven het zelf ook willen. Er zijn verschillende mogelijkheden. Er is ook gevraagd naar een aantal mogelijkheden.

Zo is er gevraagd naar het kredietgarantie-instrument of een vergroeningsfonds. Wat zou je op dat vlak kunnen doen? We hebben ook een brief daarover geschreven. De Europese Investeringsbank en ABN AMRO hebben 21 april een nieuw kredietgarantie-instrument in gebruik genomen. Dat valt onder het Europees Fonds voor Strategische Investeringsen, het EFSI, ook wel «Junckers investeringsplan» genoemd. Ik ben heel blij met dat instrument, omdat het reders de mogelijkheid geeft om tegen betere financiële voorwaarden vergroeningsinvesteringen te doen. Het kan ook gecombineerd met Europese subsidieprogramma's, zoals de Connecting Europe Facility, waar natuurlijk ook budgetten in zitten. Het instrument is eveneens interessant voor reders met minder financiële middelen, omdat er ook andere bijdrages in zitten. Dat is mooi, want die combi kan niet altijd gemaakt worden.

Het instellen van een nationaal vergroeningsfonds voor verduurzaming van de scheepvaart vind ik ook een interessante gedachte. Dat kan ook een aanvulling zijn op het kredietgarantie-instrument en het EFSI. De vraag is hoe het in de praktijk gaat lopen. Ik kan nu niet vooruitlopen op de keuzes die in de kabinetsformatie worden gemaakt in het kader van de vraag waar budgetten die de komende periode vrijkomen voor zullen worden ingezet. Ik kan u wel zeggen dat ik in mijn bescheiden advisering heb gezegd dat het mij goed lijkt om na te denken over een vergroeningsfonds voor havens, omdat daar heel veel te doen is de komende jaren. We weten allemaal dat dat soort dingen sneller tot stand komt als er ook een beetje geld is om het te stimuleren.

Er was gevraagd naar de KNVR en de plannen om tot 50% minder uitstoot te komen. Dat zijn eigenlijk de plannen van ICS (International Chamber of Shipping). ICS heeft het geopperd en de KNVR brengt het hier tot uiting. Ik ga graag in overleg met de KNVR om over de plannen te praten om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Sterker nog: we zijn al met haar in overleg. In het kader van de maritieme strategie wordt op dit moment gewerkt aan een actualisering van het maritieme werkprogramma. De uitstoot in de scheepvaart is daarbij een van de prioriteiten. In dat kader zullen de ideeën verder worden uitgewerkt. In IMO-verband wordt ook gewerkt aan CO₂-reductie en de afspraken die specifiek gemaakt kunnen worden. Kunnen Europese of mondiale CO₂-reductiemaatregelen voor internationale scheepvaart niet sneller worden ingevoerd? Nederland heeft de ambitie om daar goed op in te zetten, maar om wel te komen tot mondiale marktgerichte maatregelen. Dat kan niet op heel korte termijn gebeuren, want dat doe je natuurlijk met elkaar in mondiaal verband. Je moet internationaal overeenkomen wat je gaat doen om bijvoorbeeld omvlaggen van schepen te voorkomen of om een level playing field te kunnen behouden. Je moet er dus strak op inzetten, maar je moet niet in je eentje voor de muziek uitlopen. Om besluitvorming te faciliteren wordt

in IMO-verband gewerkt aan een voorstel met maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Dan hebben we in 2018 een concept gereed en vervolgens hebben we in 2023 de bekrachtiging. Door het Europees parlement is een amendement voorgesteld om scheepvaart op te nemen in het ETS (Emissions Trading System). De Europese Commissie en de Europese Raad zijn geen voorstander van ETS voor de scheepvaart. Wij denken dat zo'n Europees systeem onvoldoende zal opleveren voor de wereldwijde sector en het mondiale klimaatvraagstuk. Ik ben echt een voorstander van mondiale maatregelen, maar we moeten wel voldoende druk houden op het proces en we moeten de IMO dat ook niet naar achteren laten schuiven. We zitten dus enigszins in een tweestrijd. Ik zet mij er actief voor in om die druk erop te houden en vooral de Staatssecretaris is daarmee bezig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben blij met beide antwoorden van de Minister. Ik heb toch nog een vraag over de ambitie van de International Chamber of Shipping. Als je zegt dat je in 2050 50% wilt reduceren, terwijl we in Parijs afgesproken hebben dat de reductie minstens ergens tussen de 80% en 95% moet zitten, dan vraag ik mij af of de Minister het met mij eens is dat die 50% in elk geval te weinig is. Op wat voor termijn denkt de Minister dat de IMO mondiaal wel tot een hogere doelstelling komt, en wel tot eentje die aansluit bij wat we in Parijs afgesproken hebben?

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

Ik denk dat er in deze sector nu pas voor het eerst echt over dit soort zaken wordt gesproken, terwijl er in andere sectoren al veel langer ook met bronbeleid wordt gewerkt. Ik verwacht wel dat het percentage verder omhoog zal gaan. Soms moet je beginnen met kleine stappen om uiteindelijk de grotere stappen te kunnen zetten. Bovendien moet je in de vervoers- en mobiliteitssector ook kijken naar de CO₂-uitstoot in brede zin. Soms kan het kosteneffectiever zijn om op de ene plek wat minder te doen en op de andere plek wat meer. Die interactie zul je de hele tijd moeten hebben. Vooralsnog is dit het eerste voorstel dat de International Chamber of Shipping zelf heeft gedaan. In IMO-verband wordt natuurlijk ook vanuit de overheden ingebracht wat nodig is. De heel specifieke inbreng die in de IMO plaatsvindt – ik ga ervan uit dat dit ook steeds teruggekoppeld wordt vanuit de klimaatdiscussies waarover hier ook AO's zijn – wordt geleverd door Staatssecretaris Dijkema. Dan specifiek de vraag over Frankrijk.

De **voorzitter**:

Momentje nog, mevrouw Van Tongeren heeft een aanvullende vraag over duurzaamheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Is er in Nederland inzicht in wat een en ander voor onze eigen havens betekent? Rotterdam veroorzaakt 20% van de Nederlandse uitstoot. Wat zou het betekenen als wij inderdaad stapsgewijs gingen voldoen aan Parijs? Hebben we er zicht op wat dat zou betekenen, wat daartoe zou moeten gebeuren, wat de veranderingen zouden zijn in de businesscase en wat de financiële risico's zijn?

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

Ik wilde daar straks bij het kopje «havens» op terugkomen. Die 20% van Rotterdam zitten hem veel meer in de industrie en de uitstoot daarvan dan in de zeeschependiscussie.

Ik ga even terug naar de zeevaart. Er is gevraagd of we Frankrijk willen steunen bij het initiatief om ook in de Middellandse Zee een lage-emissiezone in te voeren. D66 vroeg daarnaar. Bij de uitstoot van

zwavel of stikstofdioxide gaat het met name om de lokale luchtkwaliteit. Dat is ook de reden dat de landen uit een bepaalde regio samen afspraken maken over emissiebeheersgebieden. Denk aan de Noordzeelanden. Nederland ligt niet aan de Middellandse Zee, dus wij zitten niet in dit gremium, maar natuurlijk sta ik positief tegenover een dergelijk initiatief. Dat is ook goed voor het level playing field. We hebben dat natuurlijk met andere Noordzeelanden ook gedaan.

De EMSA meldt ook dat de zwavelnorm goed wordt nageleefd in de Noordzee en in de Oostzee. Er werd gevraagd hoe het nu zit met de emissiezones en het toezicht door de ILT. De ILT controleert aan boord van schepen en op basis van metingen op afstand, dus risicogestuurd. Wie goed naleeft, heeft sowieso minder last hiervan en de pakkans voor overtreders wordt vergroot doordat er risicogestuurd wordt gewerkt. In Europees verband bespreek ik het systeem van toezicht. We willen namelijk graag dat er ook Europees doelgericht en risicogestuurd geopereerd zal worden. Dat is nog weleens moeilijk, omdat in andere landen vaak wordt gezegd: als je nog maar zoveel procent gaat controleren, dan ben je goed af. Maar wij vinden dat het niet om het percentage gaat, maar om de vraag of je goed in de smiezen hebt wie de overtreders zijn en hoe je daar zo effectief mogelijk achteraan kunt gaan. Hoe zit het met de mogelijkheid om buiten kantooruren in en uit te vlaggen? Dat was ook een vraag van D66. We hebben in 2016 een aantal verbeteringen doorgevoerd in de werking van het scheepvaartregister, waardoor dit nu beter functioneert. Dat was lange tijd een klacht voor vele partijen. Het is nu ook mogelijk om buiten de Nederlandse kantooruren schepen in- en uit te schrijven in het register, als je het maar van tevoren aankondigt. Je moet het wel even aankondigen, want het is niet fijn als iemand de hele zondag zit te wachten, urenlang, en er gebeurt niets. De doorlooptijden zijn inmiddels verkort naar gemiddeld drie werkdagen, dus dat gaat ook een stuk sneller. De website is verbeterd, alle relevante teksten en formulieren zijn nu in twee talen beschikbaar, in het Nederlands en in het Engels. Ook is de relevante wet- en regelgeving in het Engels beschikbaar. Wij blijven actief in gesprek met de sector. Als er nog andere verbeteringen mogelijk zijn, zullen wij die doorvoeren. Dit was een punt waarover de afgelopen paar jaar veel gediscussieerd is. Zoals u ziet, is er in 2016 veel gebeurd om dat echt te verbeteren.

De heer Van Helvert vroeg namens het CDA en misschien ook wel namens de ChristenUnie – dat was niet duidelijk – naar de financiering van MARIN. D66 heeft zich daarbij aangesloten. Daar zijn wij actief mee bezig geweest naar aanleiding van de discussies hier de vorige keer. Het is niet zo dat er niets gebeurt. Het moeilijke is alleen dat het kabinet nu even niet kan beslissen over dat extra budget. Dit onderwerp is door de Kamer namelijk controversieel verklaard. De Kamer heeft de evaluatie van de commissie-Schaaf controversieel verklaard. Ik weet niet welke gedachte daarachter zat, maar dit ligt dus even vast. Gelukkig betekent dat niet dat er dan niks gebeurt, want de ambtelijke EZ en OCW hebben ter ondersteuning van mogelijke politieke keuzes tijdens de kabinetsformatie een fiche ingediend ten behoeve van de eventuele intensivering van de uitgaven voor wetenschap en innovatie, waaronder dit zou moeten vallen. De VVD vroeg hier overigens ook nog naar. Indien de keuze wordt gemaakt om meer te investeren in wetenschap en innovatie, zou die ten gunste van MARIN kunnen uitvallen. Maar dit ligt dus even stil, omdat het controversieel verklaard is. Dit kabinet geeft geen nieuwe extra budgetten uit, tenzij het zo lang zit dat de Kamer zegt: gaat u maar weer gewoon volledig regeren. Dat lijkt mij altijd een prima plan.

De voorzitter:

Ik zie hier twee reacties op.

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb ook even zitten zoeken naar de reden waarom MARIN nu stilligt. Wij hebben dat als Kamer inderdaad controversieel verklaard, maar het was onderdeel van een grote brief waar meerdere onderwerpen in zaten. Is het mogelijk om de Kamer specifiek te informeren over MARIN? Kan MARIN even uit de brief over controversiële zaken getild worden? Kan de Minister dan een nieuwe brief naar de Kamer sturen? Dan kan de Kamercommissie het altijd nog opnieuw controversieel verklaren. Maar wellicht zijn we dan zo blij met de MARIN-brief dat wij op dat punt wel verder met elkaar kunnen spreken.

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

Er is een breder onderzoek gedaan naar de bezuinigingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op de technische instituten. Het is de vraag of ze daarmee niet te veel op dun ijs zijn komen te staan. Dat geldt voor MARIN, Deltares en NLR. Als er extra budget vrijkomt voor wetenschap en innovatie, denk ik dat het voor de andere instituten ook relevant is om te zien wat er over wie wordt verdeeld. Anders pak je er eentje uit dat toevallig de belangstelling van deze commissie heeft. Dat is de eerste reden waarom ik denk dat je dit in samenhang moet bekijken. De tweede is dat deze regering nu een beleidsneutrale begroting aan het maken is, omdat zij de extra budgetten die gaan komen, nu niet gaat uitgeven. Dat is aan de formatietafel. Mocht het anders gaan lopen – als de formatie heel lang gaat duren – komen daar misschien weer andere afspraken over. Wij zijn niet degenen die nu extra geld kunnen toekennen. Maar ik heb wel aangegeven: het is in beeld. Er ligt ook een voorstel op de formatietafel. Ik weet niet of de formatietafel dat gaat doen, maar er zitten hier in ieder geval een paar partijen die daar ook een rol in kunnen spelen. Dat kunnen de leden nu het beste intern via de fracties proberen mee te geven.

De **voorzitter**:

Is dit helder genoeg voor de heer Jetten? Dat is het geval. Dan de heer Van Helvert.

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

Ik borduur daarop voort. Ik begrijp heel goed dat er geformeerd wordt. Maar de kans wordt steeds aannemelijker dat het huidige kabinet, waarvan deze Minister een prominent lid is, de begroting voor 2018 moet maken. Daar is het kabinet zowaar al mee bezig. Natuurlijk is die beleidsarm of zonder nieuw beleid, maar zodra onafhankelijk onderzoek, gevraagd door de commissie en door het Ministerie van EZ, zegt «wij prijzen het werk dat MARIN doet, maar we zien dat de rijksbijdrage door een kritieke ondergrens is gegaan en dat het instituut daardoor in gevaar komt», dan is het toch staand beleid dat daar op zijn minst aandacht voor is? Het kan dan toch niet zo zijn dat we dat gewoon maar laten lopen omdat er toevallig een paar politici aan het formeren zijn?

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

Wat allereerst zou kunnen helpen, is dat de Kamer de controversieelverklaring van de brief afhaalt in brede zin. Het tweede is dat de heer Van Helvert dat niet alleen aan mij moet vragen, maar ook aan de Minister van EZ. Hij is degene die de financiering van MARIN doet.

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

Dank. Heel goed. Ik denk dat dat een uitdaging is voor onze commissie. Daar zullen wij zeker mee aan de slag gaan. Op het moment dat wij dat doen, denk ik wel dat ik de bal weer bij de Minister terugleg, want het is niet de eerste keer dat wij dit aan haar vragen. Zij heeft gezegd: ik zal dit met de Minister van Economische Zaken opnemen. Op een gegeven

moment denk ik: de Minister zit hier namens het kabinet en in het kabinet heeft natuurlijk ieder zijn eigen verantwoordelijkheid. Deze commissie heeft een beroep op u gedaan, Minister, met een breed gesteunde motie om hiermee aan de slag te gaan samen met de Minister van Economische Zaken. U kunt natuurlijk ervan op aan dat de fracties die die motie gesteund hebben, dat ook zullen doen als de Minister van Economische Zaken daarom vraagt. Maar wat wordt uw inzet dan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb die motie ook gewoon uitgevoerd. In die motie werd mij gevraagd om er alles aan te doen om in kaart te brengen wat er nodig is. Het onderzoek ligt er. De brief is breder dan alleen MARIN en gaat ook over andere onderzoeksinstituten, maar hij is controversieel verklaard. De Minister van Economische Zaken gaat over de financiering van onderzoeksinstituten. Daar hebben wij ook in het verleden onze budgetten voor overgedragen naar het Ministerie van EZ. Ook hij is zich ervan bewust wat er ligt en ook hij is dus betrokken bij het maken van het fiche. Het fiche is door EZ en OCW gemaakt. Ik heb mijn werk gedaan. Ik heb uw motie uitgevoerd. Of er nu vervolgbudget komt, is aan een nieuw kabinet als dat er op tijd komt, of het is aan het huidige kabinet als de formatie nog even gaat duren. Dan wordt daarvoor natuurlijk toch het budget van EZ of van OCW ingezet. Daar wijs ik u op, want natuurlijk voel ik mij verantwoordelijk voor de scheepvaart, de binnenvaart en alles in brede zin, maar we moeten ons wel aan de spelregels houden zoals die er zijn. Ik heb niet voor niets mijn geld in het verleden overgemaakt: het moet daar uitgevoerd worden waar de uitvoering hoort. Nogmaals, het is in beeld en het ligt op tafel. Of het wordt gehonoreerd, hangt ook af van alle andere mensen die aan de formatietafel zitten.

Ik kom op het Maritime Single Window. Daar is naar gevraagd. Ik zei ook al in antwoord op vragen in het AO Transportraad dat ik het met de vragenstellers, in dit geval de heer Jetten en mevrouw Visser, eens ben dat het, zoals het tot nu toe heeft uitgewerkt, heeft geleid tot zware administratievelastendruk. Ik ben bekend met de signalen vanuit de scheepvaartindustrie dat het niet heeft geleid tot de harmonisatie en de standaardisatie waarop we hadden gehoopt. De Europese Commissie erkent dat ook. De Richtlijn meldingsformaliteiten zat niet goed in elkaar. De begeleiding en sturing vanuit Europa was onvoldoende, ondanks pogingen van onder andere Nederland om tot een harmonisatie te komen. Die harmonisatie moet er wel komen. Dat kan natuurlijk alleen maar als alle Europese landen zich daarachter scharen, evenals de Commissie en de industrie. Ik vind dat dat nu als volgende stap moet gebeuren. Nederland zet zich dan ook in allerlei werkgroepen in om tot die harmonisatie te komen. Ik kan u daar iedere keer over blijven informeren als het op de agenda staat, maar u kunt er ook naar vragen op momenten dat het niet op de agenda staat. Het is voor ons een belangrijk punt om dat te verbeteren.

Tot slot met betrekking tot de scheepvaart ga ik in op de CCV's. Het is heel mooi dat de sector het initiatief heeft genomen om een taskforce in te stellen, maar ik zie het CCV-project echt als een private aangelegenheid. Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen, ook naar aanleiding van de motie, door ervoor te zorgen dat er geen belemmeringen zijn in de regelgeving en dat het dankzij een goed functionerend register aantrekkelijk is om schepen, waaronder de CCV's, in Nederland te registreren. Daar heb ik hard aan gewerkt de afgelopen periode, en ook met resultaat. De randvoorwaarden voor het onder Nederlandse vlag brengen van de CCV's, die eerder een probleem waren, zijn nu op orde, maar de promotie is nu toch echt iets wat de sector zelf moet doen.

Doet de Nederlandse Staat dan helemaal niets? Ik heb inderdaad al een aantal keren gezegd dat ik mijn mensen niet op beurzen in Cannes wil hebben rondlopen. Daar zouden zij niet moeten zijn. Wat wij wel doen, is

bijvoorbeeld via de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) inzetten op het binnenhalen van scheepsinvesteringen naar Nederland en daar goed materiaal voor maken. Wat sommigen van u mij en de ambtenaren misschien persoonlijk zouden willen zien doen, doen wij via de NFIA, die natuurlijk namens de Nederlandse Staat een heel belangrijke promotor is. Dus de regelgeving is geen belemmering meer, promotie doen we onder andere via de NFIA, de doorlooptijden van het register zijn verkort en er kan, zoals ik al zei, ook buiten kantooruren worden ingevlagd. Het onderzoeken van marktkansen, het vormgeven van de krant en het promoten is aan de sector zelf en daar is de sector volgens mij ook prima toe in staat. Ik ben een tijdje terug ook weer bezig geweest om te bezien wat ze daarop allemaal aan het doen zijn en ik vind het gewoon een goede en levendige sector. Dan ga ik over naar de havens.

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

Ik wijd hier toch ook mijn tweede interruptie aan. Ik ben toch een beetje teleurgesteld door de reactie van de Minister in dezen. Het was zo'n breed gesteunde motie: Betty de Boer van de VVD, Lutz Jacobi van de Partij van de Arbeid en ikzelf stonden eronder, en nog veel meer partijen. Die motie is echt met brede steun aangenomen. De sector zelf wil eigenlijk niets meer dan de Minister op dat schild tillen. Dan denk ik: Minister, laat u toch netjes op dat schild tillen en wees dat boegbeeld naar buiten toe! Het gaat er niet om dat u op een beurs schepen moet verkopen. Het gaat erom dat u in dezelfde – om maar in die termen te spreken – gevechtshouding als Portugal, Malta en vele andere landen, die nu de kaas van het Nederlandse brood eten, naar die beurzen gaat. Het bureau dat u noemt, doet natuurlijk heel goed zijn werk, maar dit is van een andere orde. De sector vraagt erom. Het enige wat wij als Kamer via die motie hebben gevraagd, is dat u ervoor zorgt dat u wat capaciteit vrijmaakt om daar actief aan deel te nemen. Alleen wuiven en zeggen «wat bent u toch goed» is niet voldoende. U moet ook actief deelnemen aan de taskforce. De Kamer heeft u in die motie verzocht om dat alstublieft te doen. Als u dat nu niet wilt doen, dan kan ik eigenlijk niet anders dan via een motie van de Kamer in nog duidelijker taal de Minister oproepen om dat wel te doen.

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

Ik probeer de oude motie erbij te halen. De motie ging over het faciliteren van de taskforce. U gooit nu alle Kamerleden op één kluitje door te veronderstellen dat zij allemaal vonden dat ik zelf actief moest zijn in die taskforce. De motie ging over het faciliteren van de taskforce. Dat heb ik gedaan via wetgeving, via het register. Wij ondersteunen de promotie via de NFIA. Ik vind het heel belangrijk om die rollen gescheiden te houden. Je moet als Minister niet de promotie van een specifiek product, de cruising vessels, de dure schepen, ter hand nemen. Ik ben trots op wat zij doen. Ik vind het ook hartstikke goed dat zij een taskforce hebben opgezet. Wij helpen hen belemmeringen weg te nemen. Wij ondersteunen hen middels wet- en regelgeving. Wij ondersteunen hen via de NFIA. Ik vind eigenlijk dat ik die motie 100% heb uitgevoerd. Als de heer Van Helvert vindt dat het verder moet gaan, moet hij zelf maar kijken wat hij daarmee gaat doen. Ik heb het gevoel dat ik, gelet op de gevoelens van de Kamer, de motie goed heb uitgevoerd. Ik sta ook achter de sector. Het zou vervelend zijn als daardoor het beeld ontstaat dat er onvoldoende door ons wordt gedaan. Ik heb juist het idee dat we heel veel gedaan hebben en ondersteunen.

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

Nee, ik vind niet dat de Minister de motie voldoende heeft uitgevoerd. Zij heeft het zelf over «passief deelnemen». Ik heb de precieze tekst niet bij de hand. Ik denk dat daarin «faciliteren» staat, maar «passief deelnemen» zal

zij er absoluut niet in vinden. Laat ik het zo zeggen: volgens mij hebben wij in de beschrijving van die motie heel duidelijk uiteengezet wat we van de Minister op dat punt verwachten. Het gaat echt niet om het verkopen van bootjes, want dat kan die sector heel goed zelf, maar om het verstrekken van informatie over dat soort zaken, zoals andere landen dat ook doen. Het gaat niet om het verkopen van boten, maar om het naar Nederland halen van een industrietak. Het is banen naar Nederland halen. Het is innovatie in Nederland houden. Daarin hadden we heel graag een actieve houding van de Minister verwacht, en geen passieve. Dat was niet de strekking van de motie en ook niet van de woorden die we in die motie gebruikt hebben. Als dat wel zo is, zullen we de motie anders moeten verwoorden en opnieuw in stemming moeten brengen in de Kamer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik lees voor wat ik in antwoord op de motie heb gezegd: «In de motie wordt de regering gevraagd om in overleg te treden met de maritieme sector en te faciliteren bij de instelling van een taskforce voor behoud en uitbreiding van de CCV's voor de maritieme sector. Ik zie dit als ondersteuning van beleid. Ik deel de opvatting van de heer Van Helvert over het belang van de bouw en het onderhoud van superjachten voor de Nederlandse maritieme sector en ik ben hierover ook voortdurend in overleg. Ik heb tijdens het AO ook toegelicht welke bijdrage ik kan en zal leveren. Ik zal dat nu niet allemaal herhalen. Dat gaat om zaken als regelgeving, de verbetering van het scheepsregister en de contacten met de NFIA. Ik werk ook graag aan deze motie mee door verder te faciliteren dat men zelf een taskforce in het leven roept. Ik beoordeel deze motie als ondersteuning van beleid en neem deze dus over.» Vervolgens constateert de voorzitter dat de Kamer geen bezwaar maakt tegen de overname van de motie door de regering en dat zij dus niet in stemming is gebracht. Ik heb dus precies gedaan wat ik destijds heb geantwoord. De heer Van Helvert heeft niet gezegd dat hij daaronder iets anders verstond. De sector heeft de taskforce opgericht. Hij doet het hartstikke goed. Wij halen belemmeringen weg, we passen regelgeving aan en steunen hem via de NFIA. Ik heb zelf ook niet gehoord dat er nog een probleem is.

De voorzitter:

De Minister gaat verder met haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom op de havens. Ik ben begonnen met zeevaart in brede zin, nu ga ik specifiek in op de havens, alhoewel er vooral is gevraagd naar één haven, de haven van Rotterdam. In het FD stond dat 20% van de landelijke CO₂-uitstoot door de Rotterdamse haven wordt veroorzaakt. Het gaat daarbij natuurlijk niet alleen om de haven maar om het hele havengebied. Dat havengebied herbergt heel veel bedrijvigheid, zodat het ook logisch is dat daar een groot deel van de Nederlandse CO₂-uitstoot plaatsvindt. Niet voor niets proberen we al dit soort activiteiten te clusteren, waardoor je ook een clustering van de uitstoot krijgt. Het Havenbedrijf heeft het Duitse Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (voor klimaat, milieu en energie) drie mogelijke paden voor CO₂-reductie laten ontwikkelen. Het Havenbedrijf heeft aangegeven de CO₂-emissie in 2050 met 75% tot 98% te willen beperken ten opzichte van 2015. Dat zit dus goed in die bandbreedte. Dat kan onder meer door CO₂ af te vangen bij industriële bedrijven en door hen over te halen om fossiele grondstoffen te vervangen door biograndstoffen. Het Havenbedrijf heeft dus de ambitie om de CO₂-uitstoot drastisch te verminderen.

Heeft de energietransitie gevolgen voor de werkgelegenheid? Onder andere de PVV vroeg daarnaar. Er wordt heel veel gesproken over de energietransitie van zeehavens. Die heeft potentieel een enorme impact op de positie en activiteiten van zeehavens. Als je het doet, moet je het

ook goed doen. Daarom ben ik ook zo voor dat mondiale speelveld. Je moet Rotterdam niet tot iets anders verplichten dan andere, waardoor je vervolgens alle werkgelegenheid ziet weggaan. We bekijken op dit moment, ook in het kader van de maritieme strategie, of er een rol voor de rijksoverheid is om de kansen optimaal te benutten en de transitie goed te laten verlopen. Hoe wij dat precies moeten gaan doen, daarover moeten wij nog besluiten, maar in the end kan een schonere, groenere haven ook weer nieuwe werkgelegenheid opleveren. De ene vorm van werkgelegenheid kan uiteindelijk ook weer vervangen worden door de andere, zeker als je een beetje voorop gaat lopen. Dan ben je de eerste en krijg je aantrekkingskracht. De effecten zijn dus eigenlijk niet in te schatten, maar daar moet je wel constant met elkaar op blijven letten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over het vorige punt. Ik probeerde in mijn bijdrage vooral het punt te maken dat het heel moeilijk is om de ambitie te hebben om de grootste dieselhaven ter wereld te zijn, terwijl je ook de ambitie hebt om de meest duurzame haven ter wereld te zijn. Ik ken de studie van dat instituut in Wuppertal niet. Is de Minister bereid om de Kamercommissie een link daarnaar te geven, die ergens op internet staat? Dan kunnen wij daarnaar kijken. Als dat vooral steunt op CCS (Carbon Capture and Storage), dan wijs ik erop dat het ROAD-project (Rotterdam Opslag en Afvang Demonstratieproject) niet doorgaat. Dat is het enige wat bedoeld is om te gaan bekijken of wij het gaan doen. Ik neem dus aan dat in die drie paden nog een heleboel andere belangrijke maatregelen zitten. De ambitie deel ik, maar ik ben heel benieuwd hoe dat dan in maatregelen belegd is. Ik zal dat goed bekijken en er bij de Minister op terugkomen als dat nodig is.

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

Het is een onderzoek voor de Rotterdamse haven, maar ik neem aan dat de haven er geen bezwaar tegen heeft om het te delen. Zo wel, dan krijgt u het niet. Dan hoort u het vanzelf wel. Anders kunnen wij die link weer ergens beschikbaar maken. Ik weet dat Rotterdam een en-enbeleid heeft: consolidatie van de fossiele op- en overslag tot 2050 en tegelijkertijd inzetten op de energietransitie op de lange termijn. Je kunt niet alles in één keer omzetten naar een andere vorm van energie. Welke rol hun uitspraak over diesel speelt in de langetermijnerenenergietransitie weet ik niet. Ik ken niet de drie paden die ze hebben laten uitwerken door de instituten, maar daar kunnen we wel een keer dieper op ingaan. Het belangrijkste is dat eerst het verdrag van Parijs geratificeerd moet worden. Dat ligt nog in de Eerste Kamer. Wij zijn ongeveer de laatste na Bulgarije die dat nog niet gedaan heeft. Vervolgens komt de vertaling door de verschillende partijen in het veld: wie pakt wat op en waar komt het terecht? Het is heel goed dat ze zelf al aan het nadenken zijn over de paden die ze moeten gaan volgen. Ze zijn altijd zeer ambitieus daarin. Dat laten ze ook al uitwerken. Tegelijkertijd moet je ook nog even opereren als een haven die in competitie is met allerlei andere partijen. Je kunt niet in je eentje de boel gaan veranderen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, kort, en dan de heer Van Aalst.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik dank de Minister voor dat antwoord. Dat verklaart waarom ik de drie paden van Wuppertal niet ken. Die zijn dus niet publiek. Volgens mij kun je inderdaad niet tegelijkertijd 10 kilo willen aankomen en 10 kilo willen afvallen. Je kunt niet zeggen dat je de grootste dieselhaven ter wereld wilt worden en tegelijkertijd het plan hebben om ook de duurzaamste haven ter wereld te worden. Ik zal die drie paden bestuderen. De Minister en ik

verschillen continu van mening over de vraag of je een voorlopersgroep moet hebben die in dingen pioniert of dat het mogelijk is dat alle havens ter wereld in één keer afspreken hoe ze duurzamer worden en dat samen gaan doen. Nederland lijkt mij bij uitstek gepositioneerd om samen met andere Europese havens een voortrekkersrol te hebben, maar daarover verschillen wij continu van mening.

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

Er is natuurlijk nooit meteen voldoende schone energie om alle fossiele energie te kunnen vervangen. Je hebt sowieso een flinke periode nodig waarin fossiele energie ook een rol speelt, en je hebt een ingroei nodig. Ik wijs voorts op het volgende verschil. Je kunt een vrijwillige voorloper zijn, omdat jij als bedrijf of als groep van bedrijven een goede businesscase ziet. Of je kunt door de overheid gedwongen worden om een voorloper te zijn terwijl je er nog niet klaar voor bent. Ik ben geen voorstander van dat laatste. Daarom heb ik het over een mondiaal speelveld. Op het moment dat jij daarbinnen goede businesscases weet te vinden, waardoor jij het groener, beter en goedkoper kunt gaan doen, be my guest! Wees vooral degene die daarop vooruitloopt! En je ziet natuurlijk ook wel in de sector dat groen en duurzamer ook steeds meer een competitiefactor wordt. Dat is alleen maar goed. Maar dan is het wel vanuit de eigen drive. En die eigen drive werkt altijd toch beter dan wanneer een ander zegt wat je moet doen. Dat geldt voor ons als mens ook.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben een beetje in verwarring. De Minister geeft aan dat er nog niet echt een beeld van die ontwikkeling is. Maar uit het Ecorysrapport blijkt dat I en M al in 2012 concludeerde dat er onvoldoende besef aanwezig was. Ik mag toch aannemen dat er in die tussentijd toch wel over nagedacht is!

De **voorzitter**:

Kunt u dat een beetje verduidelijken?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Er staat letterlijk: I en M concludeerde al in 2012 in het rapport Verkenning Energietransitie en Ruimte dat er onvoldoende besef aanwezig is dat de energietransitie gepaard zal gaan met grote ruimtelijke gevolgen.

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

Dat klopt. Dat was ook geconstateerd. Dat is ook inmiddels wel veranderd. Sterker nog, er wordt in de sector zelf ook heel veel over gesproken. Het is niet alleen bij hen, het is ook bij onszelf. Wij moeten er natuurlijk ook over nadenken. Als je het hebt over energietransitie, als je alles wilt bedekken met windmolens en zonnepanelen, dan heeft dat ook grote ruimtelijke gevolgen voor ons land. En als dat niet kan, wat wil je dan wel om een energietransitie te kunnen bewerkstelligen? Eerst moest eigenlijk de sense of urgency over wat er moest gebeuren, goed doordringen voordat iedereen vervolgens ging terugrekenen en dacht: hé, maar dat leidt in mijn sector tot die en die ruimtelijke consequenties. Ik denk dat er een groot verschil is tussen 2012, toen dit rapport uitkwam, en de huidige periode, waarin dat besef goed aanwezig is.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst wil hierop reageren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik blijf nog steeds een beetje bij mijn standpunt. Ik vind het prima dat heel veel dingen op de formatietafel liggen, maar je mag toch aannemen dat het kabinet er in de tussentijd een visie op ontwikkeld heeft. Het kabinet

heeft toch nagedacht over de vraag hoe hiermee omgegaan moet worden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het kabinet heeft een visie op de energietransitie. Ik noem het energieakkoord dat er nu ligt. Dat wordt op dit moment geëvalueerd om richting de vertaling van het Parijsakkoord een vervolgversie te kunnen maken en om te zien waar het goed gaat en waar er nog een tandje bij moet. Het oude ligt er en het nieuwe gaat eraan komen. We willen daarbij toch wel echt wachten op de nieuwe coalitie, want de kleur en samenstelling van die nieuwe coalitie bepalen natuurlijk of je met zevenmijlslaarzen gaat of dat je misschien iets rustiger stapt. Ik hoop dat de heer Van Aalst dat begrijpt.

De heer Van Aalst (PVV):

Het heeft nogal wat gevolgen voor Rotterdam. Het verbaast me dat het nu een beetje vooruitgeschoven wordt richting de formatie van een nieuw kabinet. Ik begrijp het niet zo goed. Het rapport uit 2012 geeft heel duidelijk aan dat het problemen gaat opleveren. Het verbaast me een beetje dat er nu van de Minister geen duidelijk antwoord komt op de vraag wat we er in de tussentijd aan gedaan hebben en welke gevolgen dat voor Rotterdam heeft.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de tussentijd is het energieakkoord er gekomen. Daarin is duidelijk vastgelegd welke partijen wat moeten doen en welke sectoren waarvoor moeten opdraaien. Nu liggen er hogere ambities naar aanleiding van «Parijs». Dat moet vervolgens weer bekeken worden. Is datgene wat we in het energieakkoord hebben afgesproken, voldoende om ook de vervolgoelen te halen? Het is niet zo dat er sinds het Ecorysrapport niets gebeurd is. De vraag of iedereen er voldoende van doordrongen was, was destijds een belangrijk signaal. De Rotterdamse haven is bijvoorbeeld zelf altijd zeer actief om mij te belobbyen op vergroeningsfondsen en dergelijke. Die is daar zelf dus ook intensief mee bezig. Die denkt ook na over combinaties. De mensen van de haven vragen bijvoorbeeld of er windmolens op hun dijken geplaatst mogen worden. Het ligt dus zeker niet stil. En of er nog meer moet gebeuren en of dat specifiek in de haven zijn effect en ruimtelijke beslag zal hebben, hangt weer af van de volgende stap.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb een aantal andere punten met betrekking tot de havens, namelijk over de inspectiekosten, de groepsvrijstelling en het level playing field dat in Europees verband speelt. Laat ik beginnen met de groepsvrijstelling en het level playing field.

Het is al een tijdlang een probleem dat de verschillende havens in Europa verschillend behandeld worden. Dat heeft ook met hun status te maken. Sommige havens zijn staatsbedrijf en andere havens opereren meer als privaat bedrijf. Wij hebben natuurlijk een haven waarvan de aandelen in principe voor 100% in handen zijn van Rotterdam en de nationale overheid, maar de haven opereert wel als bedrijf. Dat is heel fijn. Zo zijn er allerlei soorten constructies. In het verleden hebben we al rapporten laten maken waarin we het ongelijke level playing field hebben laten zien. De Commissie heeft daarvan kennisgenomen en heeft dat vrij snel, zoals ik al eerder heb gezegd, in een la gestopt omdat zij het moeilijk vindt, juist omdat het allemaal zo differentieert. We hebben vervolgens aangedrongen op het opstellen van richtlijnen waaruit blijkt wat wel en niet mag worden gesubsidieerd aan havens, maar dat is allemaal nog niet zover.

Wel is er inmiddels duidelijkheid gekomen over de vraag wat je aan staatssteun mag geven. Er is gezegd: er mag zoveel aan staatssteun gegeven worden per haven. Dat geeft in ieder geval iets meer duidelijkheid over wat kan en mag. Daarbij moet je vervolgens naar je eigen terrein gaan kijken, want de ene nationale overheid geeft haar haven continu steun en de andere doet dat niet. We hebben gezegd, ook na de discussie met de Kamer, dat we werken aan een juridische analyse waarin we het onderwerp level playing field zeehavens, waarover al veel informatie is, verder verfijnen. We bekijken daarin of de concurrentiepositie van Rotterdam echt verslechtert, want het risico daarop neemt toe als het makkelijker wordt om staatssteun te geven. Met het Havenbedrijf Rotterdam en de Branche Organisatie Zeehavens, BOZ, zijn we in gesprek over de gevolgen die zij verwachten. Die discussies hebben we al. De vervolgvraag is dan of dat publiek of privaat moet worden opgelost. Ik ben natuurlijk in staat om te helpen door bijvoorbeeld bepaalde baggerwerkzaamheden of vaarwegconstructies te realiseren, die nu nog voor een deel bij de haven liggen. Maar daartoe moet je uiteindelijk wel besluiten en dat moet ook weer niet een bepaald bedrag overschrijden, waardoor je vervolgens weer in Europees verband in de problemen komt. Het moet ook terecht zijn. Misschien heeft de Rotterdamse haven op andere punten weer een voordeel, dus je moet ook het totale plaatje in beeld brengen. Ik hoop de Kamer hierover spoedig te informeren en hoop dat dit voor het zomerreces lukt. Ik kan niet beloven dat het dan klaar is. Ik vind het belangrijker dat we zorgvuldig uitzoeken wat dit betekent voor mainport Rotterdam en de Nederlandse zeehavens in plaats van dat we iets moeten afraffelen. We doen ons best om zo snel mogelijk alle informatie boven tafel te krijgen.

Er is gevraagd hoe het zit met het onderzoek van de Europese Commissie naar België en Frankrijk. In dat kader werd ook Duitsland genoemd, maar naar Duitsland wordt geen onderzoek gedaan. De onderzoeken naar België en Frankrijk zouden eind dit jaar tot een besluit door de Commissie moeten leiden. We zullen daarbovenop zitten. De lobby vanuit de diverse havens is heel sterk in Europa, dus dat moeten wij ook altijd blijven doen. Ik kom te spreken over de Nederlandse kosten. Het ging net over wat er om ons heen gebeurt, maar een andere vraag is wat wijzelf nog kunnen doen met inspectiekosten. Mevrouw Visser heeft daar nadrukkelijk naar gevraagd en haar voorgangers in deze commissie hebben dat al vaak gedaan. Het terugdringen van de NVWA-tarieven is, zoals mevrouw Visser zelf al aangaf, een onderwerp dat controversieel is verklaard door de Kamer. De Raad van State heeft over de tarieven voorlichting uitgebracht aan de Tweede Kamer en aan de Staatssecretaris van EZ, die verantwoordelijk is voor dat dossier. De vaste commissie voor EZ heeft een reactie gevraagd aan de Staatssecretaris van EZ op de voorlichting van de Raad van State. Een interdepartementale werkgroep kijkt op dit moment wat de voorlichting betekent voor het kabinetsbeleid. Er ligt een controversieelverklaring, dus misschien is het goed om ook in de EZ-commissie na te gaan of die moet blijven of niet. Ik zal de zorgen en de hier gestelde vragen wederom doorgeven aan EZ. Je hebt natuurlijk de douane, de ILT en de NVWA. Wij hebben geprobeerd om in ieder geval op het ILT-vlak een betere dienstverlening te realiseren. Er is gevraagd om één rijksinspectieterminal en om een betere dienstverlening door ILT. Hoe kun je bijvoorbeeld het logistieke proces bij de toezichthouders verder verbeteren? De ILT werkt op dit moment aan een verandering van de werkwijze, ook om die optimale dienstverlening te kunnen gaan realiseren. De ILT werkt nauw samen met de douane, ook bij de rijksinspectieterminal. We voeren risicogerichte ladingcontroles uit, samen met de douane. Daar waar dat ook op andere punten meer kan, zullen we dat in de toekomst ook meer gaan doen. Voor ons is een intensievere en betere samenwerking dus nadrukkelijk het uitgangspunt.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Misschien kan ik dit gehele blokje aangrijpen, want daarin zijn enkele onderwerpen behandeld. De Minister gaf aan dat een aantal zaken lopen. Ik wil terugkomen op het Europese, internationale gelijke speelveld. De Minister gaf aan dat er is gevraagd om duidelijkere richtlijnen. Ik moet constateren dat die er niet zijn gekomen. Ik moet constateren dat er juist veel minder richtlijnen zijn gegeven, waarbij Nederland zijn inzet in ieder geval niet heeft teruggekregen. Ik combineer dit met het feit dat wij wel direct de Vpb-plicht hebben doorgevoerd en met het feit dat de onderzoeken nog steeds lopen. De Minister gaf aan dat er tegen Duitsland nu niets loopt. Nee, de Europese Commissie heeft gezegd dat zij nadere financiële informatie gaat vragen. De Minister gaf aan dat zij hierover in gesprek is, maar welke stappen kunnen wij nog zetten en wat heeft Nederland in dit hele dossier binnengehaald binnen Europa? Mijn constatering is dat we op tal van terreinen een aantal zaken niet binnen hebben gekregen, maar in het geheel moet er wel iets binnengehaald zijn wat de positie van Nederland heeft versterkt. Kan de Minister toelichten wat Nederland in al deze onderhandelingen wel heeft binnengehaald?

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

Bijzonder weinig. Ik ben er ook altijd heel open over geweest dat wij rapporten hebben ingebracht en dat die in de la zijn gestopt. Dat was nog onder de vorige Commissaris, Kallas. Toen kwam er een nieuwe Commissaris. Toen heb ik alles natuurlijk onmiddellijk opnieuw aan de orde gesteld. Een werkgroep – die heet in Europees verband anders – hield zich bezig met het opstellen van die richtlijnen. Ik weet niet of ik het hier hardop mag zeggen, maar er zijn allerlei vormen van obstructie gepleegd om te voorkomen dat dat een succes zou worden. Die richtlijnen kwamen er dus niet. Er is wel duidelijkheid over de staatssteun gekomen. Op de Vpb-plicht werd Nederland wel aangesproken. Toen hebben wij weer gezegd: kijk dan ook naar de andere havens. Laten we het zo zeggen: dit is een dossier waarin wij tot nu toe bijzonder weinig tot stand hebben kunnen krijgen. Helaas kun je het niet in je eentje doen. Ik kan laten zien welke inzet wij allemaal gepleegd hebben. Ik heb ook aangegeven dat de lobby van alle havens bijzonder sterk is. Zolang wij niet de Eurocommissaris van Transport leveren, is het misschien heel complex om op dit punt iets gedaan te krijgen. Dat laat onverlet dat we het hier niet bij laten zitten en dat we erop blijven hameren dat we vinden dat dit geen fair playing field is en dat dat echt moet veranderen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het is misschien meer een oproep. Laat ik die oproep dan meegeven; ik hoop in ieder geval dat de Minister dit ook zo heeft geïnterpreteerd. Wij zijn heel snel met implementatie van allerlei zaken vanuit Europa, maar we moeten constateren dat andere landen dat niet doen. Als blijkt dat dat leidt tot een ongelijk speelveld, zou ik de Minister er toch toe willen oproepen om scherper te bekijken of wij wel zo snel moeten rennen met allerlei implementaties. België en Frankrijk zijn immers ook niet zo snel. De Minister noemde in de beantwoording nog een ander punt. Ik pleitte niet alleen voor een betere samenwerking tussen de douane en de ILT. De douane heeft als totale sector een goede naam, maar ook het bedrijfsleven zegt dat de douane voor alle toezichthouders een bepaalde norm zet qua snelheid van dienstverlening en meewerken maar ook gewoon toezicht houden. Ik pleit dus niet voor een betere samenwerking. Ik pleit ervoor om die normen van de douane ook te laten gelden voor alle andere inspectiediensten. Als het daar kan, waarom kan dat dan niet bij de andere inspectiediensten? Wat maakt dat daar niet snel kan worden opgetreden en dat die werkwijze daar niet leidend kan zijn? Als we dan toch met een rijksinspectieterminal gaan werken, laten we dan ook de werkwijze voor

iedereen gelijk stellen. Ik denk dat de Minister in ieder geval het bedrijfsleven daar ontzettend mee zou helpen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik gaf net al aan dat de ILT op een aantal punten aansluit bij het proces van de douane. Dat betekent dat wij ook aansluiten bij de norm die de douane hanteert. Dat doen we al bij de eerste dingen en dat zullen we ook bij toekomstige zaken doen.

Ik kom op de implementatie van opdrachten uit Europa. Je moet altijd voorzichtig antwoorden op dit soort vragen. Het is belangrijk dat je altijd goed bekijkt met welk tempo je dat moet doen. Je moet niet uiteindelijk de enige zijn die een en ander heeft gerealiseerd, terwijl de rest dat niet heeft gedaan. In het geval van de Vpb-plicht hebben we echt een aanwijzing gekregen dat we dit moeten doen. Dat hebben we jarenlang als een van de weinige landen niet gedaan. De Rotterdamse haven heeft een juridische zaak aangespannen in Europa om het tegen te gaan en daar sluiten we ons bij aan. Ik denk dus dat we alle instrumenten gebruiken om het zo lang mogelijk tegen te houden. We hebben echter wel een aanwijzing gekregen. In dit geval zijn we ongeveer de laatste die het invoert. Ik denk dat het verstandig is om even tot tien te tellen bij alle nieuwe zaken die op je pad komen voordat je een en ander uitvoert. Ik kom op de binnenvaart. Hoewel dit het AO Zeevaart is, zijn de meeste vragen gesteld over de binnenvaart. Dat is altijd het geval.

De voorzitter:

Dit is het AO Scheepvaart.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

O ja, scheepvaart. Voor de binnenvaart is ook een zeer actieve lobby aanwezig. Ik denk ook dat dit terecht is. Het is een mooie en bijzondere sector, met gezinsbedrijven. Het is altijd heel goed om te bekijken hoe wij die, met al onze waterwegen, zo goed mogelijk kunnen houden. Daar zetten we ons ook zeer voor in, al zullen we onderling af en toe wel van mening verschillen over wat werkt en niet werkt.

Laat ik alle maatregelen langsgaan. De belangrijkste discussie die we de afgelopen periode in deze commissie hebben gehad, ging over de vraag hoe transparant de sector is. Wat is de rol van de bevrachter in de binnenvaart? Hoe kun je de sector versterken, zodat je een goede, stevige sector krijgt?

Ik begin met de rol van de bevrachter. De heer Van Helvert heeft er de vorige keer al naar gevraagd. Overheidsinterventie in de vorm van een wettelijke regeling in de verzekeringsmarkt en in de koopwoningenmarkt kan wel, waarom kan het hierbij dan niet? Dat komt eigenlijk omdat die gebaseerd is op een publiek belang, namelijk consumentenbescherming. De intransparantie in de binnenvaartmarkt gaat echter niet over een consumenten-producentenrelatie, maar over een business-to-businessrelatie. Het directe belang van de consument is eigenlijk zeer beperkt. Het nut en de noodzaak van een wettelijke regeling in de binnenvaart zijn dus onvoldoende te onderbouwen. Daar hebben we net een uitgebreide brief over gestuurd. Er zijn echter wel andere structurele mogelijkheden voor vervoerders om tegenwicht te bieden aan bevrachters, zoals het aangaan van samenwerkingsverbanden.

De SP heeft gevraagd wat ik kan doen om de markttransparantie te vergroten als het AGORA-proces niet lukt. Verschillende partijen, zoals Panteia, hebben hiernaar gekeken. Panteia zegt dat schaalvergroting, samenwerking en vorming van producentenorganisaties en -pools, bijvoorbeeld in de visserij en in de aardappelsector, hebben geleid tot een betere marktordening, maar dat vergt wel een cultuuromslag bij bedrijven. Naar aanleiding van de rapporten heb ik aan de Kamer geschreven dat het belangrijk is dat vanuit de sector stappen gezet

worden, bijvoorbeeld voor de integratie van bevrachters en vervoerdersfuncties in coöperaties. Die stappen kunnen leiden tot een versterking van de positie van de binnenvaart in de logistieke keten en daarmee ook tot een betere onderhandelingspositie als het gaat over vrachtprijzen. Een van de ideeën van een paar partijen in de Kamer was om via een pilot te bekijken of je met een ondersteuning van AGORA en een wettelijke verplichting de transparantie verder kan versterken. Ik heb me ingezet om de motie uit te voeren, maar ik heb ook overleg gehad met de sector. Er is gebleken dat behalve bij de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging), een van de sectorpartijen, er geen draagvlak is voor een verplicht veilingstelsel. Het gaat dan niet over de schippers versus de bevrachters, maar over de ongeveer 100 schippers die bij de ASV zijn aangesloten versus de ongeveer 8.000 of 9.000 die het andere deel van de sector vormen. Dit is even voor het beeld. Het is dus niet zo dat alleen de bevrachters het er niet mee eens waren. In de sector zelf is er geen draagvlak voor een verplicht veilingstelsel.

Het stuit ook op juridische bezwaren, want als je het hebt over vrij vervoer van goederen en diensten in Europa, kun je dus ook niet zo'n verplichte pilot doen. Ik zei het al eerder in het vorige AO: dat laat onverlet dat een vrijwillig stelsel gewoon mogelijk is. Als er 100 schippers zijn die zeggen dat zij dat interessant vinden en willen doen, dan staat het ze volledig vrij om aan zo'n vrijwillig stelsel te beginnen. Daar is mijn hulp niet voor nodig. Er zijn in de binnenvaart al diverse digitale platformen actief om verladers en vervoerders aan elkaar te koppelen. Ik heb geprobeerd om het uit te voeren, maar ik moest er helaas mee terug naar de Kamer, omdat het juridisch niet kan en er ook geen draagvlak voor is. Maar er is dus wel een mogelijkheid om het vrijwillig te doen.

De heer **Laçin** (SP):

Wat ons betreft, is het wel schippers versus verladers, omdat de verladers op dit moment een monopoliepositie hebben. Ze hebben een kennismonopolie. De schippers kunnen daar niet tegenop. De vraag is hoe je dat met een vrijwillig stelsel kunt veranderen, hoe je transparantie in de markt kunt brengen. Als het AGORA-systeem inderdaad niet uitvoerbaar is, zoals de Minister aangeeft, wat is dan het alternatief? Ik heb net ook gesproken over coöperatievorming en meer samenwerking. Daarmee wordt het probleem van de transparantie die er nu niet is, niet opgelost.

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

Over dat laatste ben ik het niet met de heer Laçin eens. We hebben er ook diverse onderzoeken naar laten doen. Het Panteia-onderzoek is van 2013. Dat is al een tijdje geleden hier gepresenteerd. Daarin wordt aangegeven dat dat juist wel een oplossing biedt, dat dat een van de belangrijkste manieren voor de sector is om te overleven in de toekomst. Wat AGORA betreft: het kan wel, het kan alleen niet als verplichting. Het kan wel op vrijwillige basis gebeuren. Er bestaan digitale platformen. Als verschillende partijen in de sector, bijvoorbeeld die 100 van de ASV, zeggen dat zij graag een platform willen maken om verladers en vervoerders te koppelen, dan zou dat de transparantie in de sector kunnen vergroten. Als dat succesvol is, sluiten misschien nog meer partijen zich daarbij aan. Dat is juist een heel goede manier, omdat je die schaalvergroting nodig hebt om transparantie te krijgen. Dat is gewoon niet mogelijk als je alleen bent als gezinsbedrijf. Dat geldt eigenlijk voor alle sectoren, ook voor de aardappelsector, ook voor de visserij. Dus op vrijwillige basis is AGORA zeker mogelijk. We mogen het alleen niet verplicht stellen, omdat dat in strijd is met het vrije verkeer van goederen en diensten. Voorts is eigenlijk maar een klein deel van de sector voorstander van een verplichtstelling.

De heer **Laçin** (SP):

De Minister spreekt over een klein deel van de sector en doelt daarbij op de ASV. De ASV is wel sec voor schippers. Er zijn heel veel andere organisaties waarbij zowel verladers als schippers zijn aangesloten. Dat is dus even een nuancering. In een rapport van het NICE uit 2012 staat: het lijkt legitiem om met een schuine blik naar de overheid te kijken als het gaat om bijdragen aan de ontwikkeling van een betere datavoorziening. Zonder informatie geen efficiënte evenwichtige marktwerking. Dat staat in een onderzoeksrapport uit 2012 dat door I en M is gefinancierd. Ik hoor toch in de beantwoording van de Minister te weinig de rol van de overheid hierin.

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

We hebben indertijd zelfs heel veel onderzoeken gefinancierd en ook heel veel ondersteuning geboden bij het maken van platforms en het laten fuseren van partijen – ik meen dat er destijds wel zes belangenorganisaties waren, die bijna allemaal gefuseerd zijn – juist om de belangen van de individuele schippers beter te kunnen ondersteunen. We hebben een binnenvaartambassadeur gehad. Ik ben zelfs zover gegaan dat ik internationaal heb onderzocht of ik schepen kon gaan verkopen, wat ook niet echt de baan van een Minister is. Juist omdat er overcapaciteit was, dacht ik: wie weet zijn we in staat, als we toch in Brazilië of elders zijn, om die capaciteit in te perken. Kortom, er is van alles en nog wat gebeurd. Ook op het gebied van regelgeving hebben we het een en ander gedaan. Het NICE noemt coöperaties als het belangrijkste element. Het NICE-onderzoek is gedaan voor de binnenvaartambassadeur. Ik denk dus dat we al heel veel uit de kast getrokken hebben. Er is hier ook al heel veel langs geweest. Ik denk dat het goed is om nog eens even te zien wat er in het verleden op dat punt allemaal geleverd is.

De **voorzitter**:

We komen een beetje krap in de tijd te zitten.

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

Ik zal snel de laatste vragen beantwoorden. Diverse woordvoerders hebben gevraagd naar de mogelijkheden om huisvuil in de havens in te zamelen. We hebben een inzamelsysteem gemaakt bij de sluizen van RWS als aanvulling op de afgiftemogelijkheden in de havens. In de evaluatie kwamen signalen naar voren dat er in de binnenhavens niet altijd afgiftemogelijkheden zouden zijn. We hebben geprobeerd om via een enquête onder de binnenhavens een beter beeld te krijgen van de inzamelfaciliteiten. Dat onderzoek is eind 2016 afgerond. Dat is ook voorgelegd aan vertegenwoordigers van de sector. De partijen in het overleg hebben aangeboden om de uitkomsten van die enquête via hun netwerk te valideren en aan te vullen. De eindrapportage vindt komende maand plaats. Dan hebben we het eindbeeld dat met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens wordt besproken. Het beeld is dat er wel genoeg mogelijkheden zijn, maar dat ze niet bekend zijn bij eenieder. Wij krijgen dus komende maand de aanvulling op het rapport. Dan hebben we het eindbeeld en kunnen we het verder bespreken, mochten er nog problemen zijn.

Er zijn in Nederland tien locaties waar glas en plastic apart kunnen worden afgegeven. Dat is niet veel. Deze containers worden ook betaald uit abonnementen, maar zijn niet afgesloten. Op die andere locaties zijn ze natuurlijk allemaal afgesloten, omdat het met abonnementsgeld wordt betaald. Het probleem met die plasticstroom is dat er sprake is van een ernstige vervuiling met restafval. Zodra je het niet afsluit, gooit iedereen zijn troep erbij. Dat zijn waarschijnlijk ook niet-abonnementhouders. We hebben bekeken of die containers af te sluiten zijn of dat die achter een hek kunnen worden geplaatst. Ik zie op dit moment nog niet een

mogelijkheid om die gescheiden inzameling uit te breiden als we niet eerst een oplossing vinden voor de problemen van de vervuiling. Anders is er zogenaamd sprake van een gescheiden systeem.

Is er zicht op een nieuw systeem van inzameling van scheepsbedrijfsafval langs de rijkswaagwegen? Daarover hebben wij overleg gevoerd met de sector. Voor mij blijft vooropstaan dat het een kostendekkend systeem is, dat de vervuiler betaalt en dat deelname vrijwillig is. Maar er zijn ook ideeën vanuit de sector ingebracht, zoals het betalen per zak, een prepaidstelsel of terugplaatsing van de container op de middenkolk van de sluis. Die hebben we allemaal doorgerekend. De conclusie was eigenlijk dat geen van de ideeën aantrekkelijk is om tegen een kostendekkend tarief uit te voeren. Inmiddels heeft Koninklijke BLN-Schuttevaer aangekondigd om samen met een afvalverwerker een pilot te willen doen met een alternatief systeem. Ik zie dat met interesse tegemoet. Als er vanuit een andere hoek of de markt een goed alternatief is dat wij niet hebben kunnen bedenken, wie ben ik dan om daartegen te zijn? Maar voor het systeem dat wij zelf leveren, geldt – eigenlijk net als voor alle andere diensten van de overheid – dat het kostendekkend moet zijn. Ik kom op de hoge boetes in de binnenvaart. Dit speelde ook al een tijd geleden. Wij vinden zelf dat wij toen veel hebben gedaan om daarvoor een oplossing te vinden. Ik ben ook nog wel een beetje zoekende waar de klachten dan vandaan komen. Wij hebben vorig jaar de hoge boetes geanalyseerd en de analyse vorige week met de sector besproken. Uiteindelijk blijkt dat in 56% van de controles er geen overtreding is vastgesteld, dat in 30% van de gevallen een waarschuwing is afgegeven en dat in 14% van de gevallen een boeterapport is opgemaakt. Het is dus relatief beperkt. We hebben de sector gevraagd om met concrete casussen te komen waaruit blijkt dat er dan ook onredelijke boetes zijn opgelegd. Uiteindelijk zijn we hier ook van de handhaving! Om het gemakkelijk te maken, hebben we een format gemaakt waarmee die casussen aangeleverd kunnen worden. Mensen kunnen die informatie dus heel gemakkelijk leveren. Het is dus niet zo dat wij een soort drempel opleggen. De ILT bespreekt die casussen vervolgens met de sector. En we hebben tijdens het overleg met de branchevereniging op 1 juni 2017 de sector er ook toe opgeroepen om met de ILT mee te denken over een verbetering van de naleving. Kortom, ik hoor de signalen en we zijn al een tijdje aan het bekijken hoe we het kunnen verbeteren. Ik heb het idee dat het proportioneel en redelijk is, maar ik sta open voor die voorbeelden die bewijzen dat dat niet het geval is. Daar moet ik dan ook weer mee aan de slag.

Het is zeker mogelijk om anticiperend te handhaven. Dat kan natuurlijk alleen maar als de wetgeving op het punt staat om gewijzigd te worden. Dit was een punt van mevrouw Visser en de heer Van Helvert. Er treden bijvoorbeeld per 1 december wijzigingen voor de bemanningsregelgeving op de Rijn in werking. Daar kan anticiperend op worden gehandhaafd. Op principiële wijzigingen in de regelgeving die op langere termijn gerealiseerd moeten worden, kun je natuurlijk op een gegeven moment ook, als het dichtbij genoeg is, anticiperend handhaven. Er worden bijvoorbeeld voorstellen gemaakt inzake de werkbelasting van de bemanning van binnenvaartschepen. We zijn in februari met een onderzoek gestart om te bekijken hoe de werkbelasting is en of we de regels moeten aanpassen. Te zijner tijd zullen we ook weer zien of we anticiperend op de nieuwe regels al een en ander op dat gebied kunnen doen. Daar zijn we dus mee bezig. Een volgend punt is het tegengaan van het verdwijnen van kleine schepen. Dat heeft vooral te maken met de hoge gemiddelde leeftijd van ondernemers en het ontbreken van bedrijfsopvolging. Het heeft ook te maken met de hoge gemiddelde leeftijd van de schepen. Het gaat vooral als gevolg van de lage hypotheeklasten in financieel-economisch opzicht niet slecht in het segment kleine schepen. Er lijken ook voldoende marktkansen voor de kleine schepen te zijn, ook in vergelijking met het

wegvervoer. Het zit 'm dus een beetje meer in die andere punten, die veel meer met bedrijfs- en erfopvolging te maken hebben.

Ik kom op de CO₂-reductie in de binnenvaart. Klopt het dat nieuwe motoren meer uitstoten dan oude? Er zijn op dit moment nog geen eisen voor CO₂, ook niet in de nieuwe EU-verordening voor NRMM, die in 2019 zal ingaan. We moeten op langere termijn over naar andere, niet-fossiele brandstoffen, maar voorlopig kunnen we vooral winst behalen door brandstof te besparen. Ik zal daar kort op ingaan. Naar het nachtelijk snelvaren heb ik onderzoek laten doen. Met betrekking tot het probleem van de schoolkinderen van de Waddeneilanden is gebleken dat er voor schoolkinderen geen belemmeringen bestaan om op tijd op school te komen in de winter. Schippers die 's nachts willen snelvaren hebben ook de mogelijkheid om aan te tonen dat hun vaartocht geen negatief effect heeft op de flora en fauna van de Waddenzee. Als er geen negatief effect is, dan kan snelvaren gewoon worden toegestaan. Ook daar hebben we laten informeren of er een probleem is, maar we hebben geen probleem boven tafel gekregen. De vorige keer heb ik ook tegen mevrouw De Boer gezegd dat we, mocht er toch een probleem zijn, graag horen om welke casus het dan gaat.

Tot slot de laatste drie varia. Windmolenparken dicht bij de kust aanbesteden is inderdaad een goed idee. Over de aanbesteding van windmolenparken op de Noordzee loopt het overleg in het IDON, het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee. Daarin hebben wij voorgesteld om te kijken naar wat de heer Van Helvert heeft gezegd: eerst aanbesteden dicht bij de kust. Er is ook nog hoog ambtelijk overleg met EZ. Het zal ook daar nog worden ingebracht. EZ maakt nu de plannen. Er zijn verschillende scenario's gemaakt en een volgend kabinet zal, afhankelijk van het aantal windmolens dat er geplaatst wordt, bepalen in welke volgorde die scenario's worden uitgevoerd. Maar we hebben het dus actief ingebracht.

Paraffine. Momenteel mag alleen waswater van de milieugevaarlijke chemicaliën in zee worden geloosd, en dat ook alleen maar onder bepaalde voorwaarden, namelijk als het schip 12 mijl uit de kust vaart en alleen bij een bepaalde waterdiepte. Ik ben internationaal in overleg om de eisen voor het lozen van een stof als paraffine verder te verscherpen in IMO-verband, en ik zet mij er samen met een aantal landen die grenzen aan de Noordzee, ook voor in, tot een snelle implementatie van de nieuwe afspraak te komen.

Dan kom ik op de traditionele zeilschepen. Daar zijn ze weer! Kan ik nog een keer kijken naar de eisen die daaraan worden gesteld? Ja, dat zijn wij aan het doen. We kijken op dit moment naar de evaluatie van de eisen die we stellen aan traditionele zeilschepen in vergelijking met de SOLAS-eisen voor de koopvaardij. Na de vergelijking zal met verstand gekeken worden naar de eisen die aan zeilschepen worden gesteld. Er wordt dan rekening gehouden met specifieke kenmerken van traditionele schepen, maar het moet wel veilig zijn. We moeten niet hebben dat we, als er een schoolklas meegaat en er wat gebeurt, moeten constateren dat we daar niet naar gekeken hebben. Maar ik zal zeker wederom mijn best doen om te bezien wat wij aan die eisen nog verder kunnen vergemakkelijken. Voorzitter. Dat was het.

De voorzitter:

Ik dank de Minister. Er zijn nog wat vragen. Ik begrijp dat de heer Van Aalst zijn vraag meeneemt in zijn tweede termijn. De heer Laçin heeft nu nog een vraag.

De heer Laçin (SP):

Het ging inderdaad over het verdwijnen van de kleine schepen van de markt. Volgens ons zijn de te strenge CCR-regels daar ook debet aan. Wat

gaat de Minister doen om onze kleine, maar toch unieke binnenvaartschepen te beschermen?

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

In CCR-verband doen we daar heel veel aan, want er zijn inderdaad voor geen andere sector zo veel regels als voor deze sector. Dat geldt niet alleen voor de binnenvaart, maar ook voor de scheepvaart in algemene zin. In CCR-verband is Nederland echt het meest actief om ervoor te zorgen dat de regels die ingevoerd worden, niet nog meer administratieve rompslomp veroorzaken. We proberen ook om regels die al afgesproken zijn, weer terug te brengen. We zijn daar dus zeer actief op. We hebben altijd wel de volledige steun nodig van de andere landen die daar ook in zitten. Op sommige punten is dat gelukt. Ik heb in het verleden wel vaker alle successen opgesomd. Op andere punten is het niet gelukt, maar mijn inzet is altijd het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen in de regelgeving voor de introductie van nieuwe kleine schepen. Ik streef er ook naar, bij de ontwikkeling van regelgeving voor bijvoorbeeld verduurzaming en de bemanningssamenstelling specifiek kleine schepen mee te nemen.

De **voorzitter**:

Voldoende helder? Dan kijk ik of er behoefte is aan een tweede termijn. Ik zie geknik, dus we doen een korte ronde en beginnen bij de heer Van Helvert.

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

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. We hebben het gehad over MARIN. De Minister heeft de Kamer als huiswerk meegegeven om in de procedurevergadering de controversiële status daarvan af te halen. Dat hebben we heel duidelijk gehoord. Ik denk dat de Minister ook min of meer behoefte had aan een nieuwe motie, die dan heel duidelijk het komende kabinet bij de komende begroting al de opdracht geeft om te bezien wat er kan gebeuren, zeker omdat uit onderzoek blijkt dat de kritische grens echt is overschreden en dat MARIN, waar wij toch heel veel innovatie en werk mee naar Nederland halen, kapot kan gaan. Om die reden vind ik het goed om het verslag van dit algemeen overleg op de plenaire agenda te zetten, zodat we de Kamer kunnen uitnodigen tot een uitspraak daarover. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor de Commercial Cruise Vessels. Ik denk dat het de eer te na is van mevrouw De Boer, die zich namens de VVD hier altijd supersterk voor gemaakt heeft, evenals mevrouw Jacobi en vele anderen. Ondanks al het mooie wat de Minister heeft voorgelezen, hadden wij op dat punt toch iets anders van haar verwacht.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Ik ben blij met de implementatie van het in- en uitvlaggen buiten kantooruren en ook de andere voorbeelden die de Minister noemde. Ik hoop dat die de service flink gaan verbeteren. Ik ben ook blij dat de Minister de zorgen deelt van mij en mevrouw Visser over het Maritime Single Window. We zullen dat actief blijven volgen. Ik heb nog twee vervolgvragen. Ten eerste over het kredietgarantiefonds, waar de Minister over sprak met betrekking tot het verduurzamen van de scheepvaart. Het is mooi dat er nu toch meer mogelijkheden blijken te zijn om te verduurzamen. Ik merk alleen in mijn gesprekken met de sector dat dit nog bijna niet bekend is. Kan de Minister de bestaande mogelijkheden onder de aandacht van de sector brengen? Kan zij dan wellicht over een jaar de Kamer laten weten hoeveel daar nu gebruik van wordt gemaakt? Mocht dat niet gebeuren, dan moeten we namelijk alsnog kijken hoe we andere vormen van financiering, subsidies et cetera ter beschikking gaan stellen aan de sector.

Tot slot kom ik nog even terug op de Middellandse Zee. Ik vond het antwoord daarop in eerste termijn een beetje flauw van de Minister. Dat Frankrijk een emissieloze zone wil, ligt eigenlijk precies in haar straatje: internationaal afspraken maken, die ervoor gaan zorgen dat er bronbeleid komt. Wij zijn nu koploper ten aanzien van de Noordzee en de Middellandse Zee gaat volgen. Daar kopen de Chinezen havens en daar varen veel schepen die nog heel veel vieze zwavel uitstoten. Als daar ook zo'n zone wordt ingesteld als er rondom de Noordzee is, dan creëer je alleen maar meer draagvlak om het probleem echt bij de bron aan te pakken. Ik weet dat het tweede deel van de beantwoording wat meer in lijn was met mijn inbreng, maar ik hoop echt dat de Minister zich daarvoor wil inzetten en dat zij ook haar steun wil uitspreken voor de Franse inzet.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik wil eigenlijk voor mijzelf concluderen dat de Minister in haar betoog nog niet eens een begin maakt met het opkomen voor de Nederlandse binnenvaartschipper. We hebben het over AGORA gehad. Oké, dat wordt het niet, maar wat dan wel? Dat blijft voor mij erg onduidelijk. Het moet toch veel doen met deze VVD-Minister dat juist de kleine ondernemers op dit moment met de CCR-regelgeving en het beleid van de onevenredig hoge boetes gepakt worden. Dat moet echt anders. Ik hoor ook te weinig wat de Minister gaat doen om de binnenvaart nog transparanter te maken. Als ik het goed heb begrepen, is er al een VAO aangekondigd. Wij zullen ook zeker bezien welke uitspraak wij hierover de Kamer willen voorleggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de antwoorden. Ik sluit mij aan bij de punten die de collega's al gemaakt hebben. Ik ben het eens met beide punten van D66 en de vragen daarover. De Minister en ik verschillen erin dat GroenLinks vooral vanuit «Parijs» redeneert en zegt dat je de markt moet meetrekken, terwijl de Minister zegt: hoho, we moeten wel in een tempo gaan dat onze havens qua concurrentiekracht kunnen bijbenen. Ik heb dankzij Robert Tieman op Twitter inmiddels die studie gekregen over die drie paden van de havens. Ik heb hem geretweet, dus iedereen die hem zoekt, kan hem vinden. Deze meneer is van LyondellBasell. De drie scenario's die daarin staan, zijn inderdaad zeker de moeite waard. Ik heb alleen de samenvatting even snel kunnen scannen, dus dank voor deze tip. Dan hoeft de Minister daar niet meer achteraan. Dat lijkt mij een mooie basisstudie om in een volgend overleg terug te komen op de vraag wat wij daar verder mee kunnen om onze havens te ondersteunen bij het innoveren en om te komen tot goed flankerend beleid teneinde zo snel mogelijk te verduurzamen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Ik begin even met een opmerking. Het verbaast de PVV wel dat de Minister aangeeft zich niet te herkennen in die buitenproportioneel hoge boetes. Daar hebben wij de afgelopen tijd wel heel veel signalen van ontvangen, dus dat verbaast ons enigszins. Verder geeft de Minister aan eigenlijk alleen afspraken te willen maken in mondiaal verband als het om de Rotterdamse haven gaat. Ik denk dat het aan de formatietafel is om verdere maatregelen te nemen, vooral omdat we net gehoord hebben dat de Rotterdamse haven verantwoordelijk is voor 20% van de uitstoot. Het is overduidelijk dat er vergaande maatregelen zullen worden getroffen om aan het klimaatakkoord van Parijs te voldoen. De Minister heeft blijkbaar nog geen enkel idee wat daarvan de impact is op de werkgelegenheid in Rotterdam, terwijl het ministerie daar vijf jaar geleden al waarschuwingen voor heeft afgegeven. De Minister heeft gelijk dat er veel veranderd is sinds 2012. Zij heeft een actievoerende klimaatstaatssecretaris gekregen.

Er is dus inderdaad veel veranderd. Verder sluit ik mij aan bij mijn collega wat betreft het aanvragen van een VAO.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik wil er nog een aantal zaken uitlichten. Ten eerste is er het punt van de boetes. De Minister geeft aan dat daarnaar gekeken wordt en dat er overleg over plaatsvindt met de sector. Ik merkte in eerste termijn ook op dat de ILT zelf constateert dat de naleving is toegenomen. De Minister is sowieso bezig met het opzetten van een nieuwe toezichtstrategie en een nieuwe werkwijze voor de ILT vóór Prinsjesdag. Ik zou dit daar eigenlijk bij willen betrekken. Ik doel niet alleen op de hoogte van de boetes, maar ook op de werkwijze en de proactieve of activerende handhaving, of hoe de heer Van Helvert het ook noemde. Maar als de ILT stelt dat de boeteverhoging zo veel effect heeft gehad, dan ben ik ook wel benieuwd naar die effecten. Dan was er voorafgaand aan die verhoging blijkbaar totaal geen sprake van naleving, en is dat nu wel zo. Dat moet ergens aantoonbaar zijn en dat zou ik ook willen zien. Ik lees het in ieder geval niet terug in het jaarverslag. Ik vraag de Minister waar het dan wel uit blijkt en waarom deze grote problemen nu ineens zijn opgelost. Wij herkennen dit beeld in ieder geval niet, maar misschien kan de Minister het verduidelijken. Er gaat natuurlijk geen AO voorbij zonder dat de VVD het over de afvalpas heeft. Ik noem in dit verband mijn voorgangster, mevrouw De Boer. Ik ben blij te constateren dat er in ieder geval gesprekken over plaatsvinden en dat wordt bekeken of het op een andere manier kan. We zijn dan ook benieuwd naar de resultaten, die hopelijk zo snel mogelijk bekend worden, want het is een onderwerp dat al heel vaak is besproken. Het is goed dat er sprake is van voortgang op dit punt.

Mijn laatste punt betreft het nachtelijk snelvaren op de Wadden. De Minister geeft aan dat zij het probleem niet herkent en dat er bovendien ontheffingsmogelijkheden zijn voor ondernemers. Een aantal ondernemers die daar varen geven aan dat zij daar niet mee bekend zijn en daar graag gebruik van zouden maken, maar dat dit dus niet gebeurt. Ik wil de Minister dus toch vragen hier aandacht voor te hebben. Wellicht kan ik die gevallen aandragen. Er is namelijk wel wat discussie over.

Naar aanleiding van MARIN hadden wij in eerste termijn ook een vraag gesteld. De Minister geeft in haar reactie op de motie aan dat zij wel met een brief gaat komen. Nu zijn een aantal onderwerpen controversieel verklaard; dat constateert de Minister zelf ook. Maar tegelijkertijd wordt de suggestie gewekt dat er wel interdepartementaal gewerkt wordt aan een brief die voor de zomer naar de Kamer komt. Ik ben dus even benieuwd of er nu helemaal niks gebeurt, of dat er alsnog wordt gewerkt aan een brief en een reactie. Het is dan aan de Kamer om te bekijken wat we daarmee doen.

Mevrouw **Arissen** (PvdD):

Voorzitter. Helaas moet er geconcludeerd worden dat het belang van de kleine binnenvaart niet wordt gezien. Schaalvergroting wordt als oplossing gezien en het verdwijnen van de kleine schepen wordt afgedaan met: jammer, maar het is niet anders, schaalvergroting is nou eenmaal onvermijdelijk. Er wordt ook gezegd dat de economie gunstig is voor de kleine binnenvaart. Het gaat vaak over erfopvolging; daar zitten de problemen. Maar ik sluit me aan bij de opmerking van de SP over dit punt: de CCR-regels en de aanpassingen die gelden voor nieuwe schepen, gelden ook voor oude schepen. Dit zorgt voor hoge kosten voor de binnenvaartschippers. Het feit dat er onder de kostprijs wordt verscheept en dat de markt niet transparant is, zorgt ook voor hoge kosten. Er is gezegd: we hebben geen signalen ontvangen dat de boetes onevenredig hoog zijn, en we hebben een handig formulier, dat ingevuld kan worden. Wij hebben van de schippers begrepen dat het zeer ingewikkeld is om

bezwaar te maken tegen deze boetes en dat het ook gebonden is aan bepaalde termijnen. Mijn vraag is: kan dat handige formulier ook online worden ingevuld? Hoe is dat op dit moment ingericht? Want het wordt op dit moment door de schippers niet ervaren als een heel handig en makkelijk systeem.

Verder is het fijn dat er nog gekeken wordt naar de afvalscheiding en dat daar verder over doorgepraat kan worden.

Ik heb nog één punt over de verduurzaming. Er werd gezegd dat er genoeg mogelijkheden zijn voor de scheepvaart om te verduurzamen. Maar bij de kleine binnenscheepvaart worden deze als te beperkt ervaren. Men ziet te weinig mogelijkheden om de aanpassingen die worden gedaan weer terug te verdienen. Misschien kan daar ook meer aandacht aan worden gegeven.

We steunen het verzoek om een VAO.

De voorzitter:

Dat komt er sowieso.

Ik geef het woord aan de Minister. Gezien de tijd doen we alleen de beantwoording. Als de Kamerleden nog iets willen aankaarten, dan kunnen ze dat plenair doen in het VAO.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. De heer Van Helvert denkt na over een nieuwe motie om het nieuwe kabinet ertoe op te roepen om aandacht te besteden aan MARIN. Ik denk dat het inmiddels voldoende in beeld is. Maar het staat hem natuurlijk geheel vrij om daarover een nieuwe motie in te dienen. Moties die geld kosten heten amendementen; dat weet de heer Van Helvert ook heel goed. Die moeten bij de begrotingsbehandeling besproken worden. Maar verder denk ik dat goed in beeld is wat er moet gebeuren en dat dit bij een nieuw kabinet gewoon op tafel ligt. Het is belangrijk om te weten of ze het wel of niet doen.

Ik kom op de CCV's. Ik vind het jammer dat de heer Van Helvert teleurgesteld is over de wijze waarop ik een en ander heb uitgevoerd, terwijl ik zelf denk dat ik de Kamer volledig tegemoetgekomen ben. Ik kan nog één ding aanvullen, dat niet alleen geldt voor CCV's, maar ook in brede zin. We zijn met het scheepsregister natuurlijk al een hele tijd bezig om alle verbeteringen door te voeren. Ook de wijze waarop promotie van de Nederlandse vlag het beste kan worden ingevuld, wordt nog geanalyseerd. Ik verwacht dat de resultaten van dat onderzoek na de zomer beschikbaar zijn. Als er uit dat onderzoek nog nieuwe opties voor acquisitie komen, dan kunnen we daar altijd verder over doorpraten. Maar het geldt dus echt voor alle partijen en niet voor één specifiek type bedrijvigheid.

D66 merkte op dat het kredietgarantiefonds onvoldoende bekend is. Ik gaf natuurlijk al aan dat dit redelijk recent besloten is, in april 2017. Maar ik wil het graag opnieuw bespreken met de KVNR, zodat zij haar leden daarop kan wijzen.

Wat betreft de Frankrijkzone was het niet mijn bedoeling om met een grap af te doen aan de ernst van de zaak. Wij doen dit zelf immers in Noordzeeverband ook, en ik steun ook zeker het verhaal van de Middellandse Zee. Ik kan er alleen zelf niet over besluiten, omdat ik niet in dit verband zit. Volgens mij is er op dit moment trouwens nog onvoldoende steun onder de Middellandse Zeelanden, terwijl ik denk dat die steun de belangrijkste factor is om het alsnog te realiseren.

De heer Laçin vroeg of ik voldoende doe voor de Nederlandse binnenvaart. Hij maakt zich daar zorgen over. We hebben hier de afgelopen jaren heel veel rapporten besproken over de vraag wat de Nederlandse overheid en het ministerie allemaal doen. Dat is eigenlijk heel veel, want de sector heeft het natuurlijk heel zwaar gehad tijdens de economische crisis. We hebben van alles en nog wat onderzocht om de sector te kunnen ondersteunen. We zijn naar Brussel geweest om te bekijken welke

crisisregelingen er mogelijk waren. We hebben geprobeerd om de regelgeving zo veel mogelijk aan te passen. Dat doen wij ook steeds in CCR-verband. Zo hebben we naar aanleiding van een motie – volgens mij was die ook van de SP – om bij schepen tot 86 meter de CCR-eisen alleen van toepassing te laten zijn bij nieuwbouw, verbouw of ombouw van een binnenvaartschip, dat belang ingebracht bij de CCR en dat actief aan de orde gesteld. Andere delegaties hebben gezegd dat ze toch geen noodzaak zien om de technische eisen van de CCR nog verder te versoepelen. We zitten met elkaar in de CCR. Dat heeft ook een voordeel, namelijk dat er bijvoorbeeld geen accijns op scheepsbrandstof plaatsvindt. We houden dus wel graag vast aan dat verband. Maar er worden daarin ook afspraken gemaakt die we minder fijn vinden, naast afspraken die we wel fijn vinden.

Schaalvergroting wordt nu als iets negatiefs gezien, maar ze is ook nodig om de balans te kunnen verbeteren tussen de verladers, waarbij natuurlijk wel veel sprake is van schaalvergroting, en de individuele gezinsbedrijven die nu in de sector actief zijn. Dat betekent niet dat je je identiteit moet opgeven, maar dat je de samenwerking moet intensiveren. Schaalvergroting kan op verschillende manieren plaatsvinden. Bij de huidige verhouding tussen de aantallen vervoerders en bevrachters zouden juist de bevrachters kunnen profiteren van verdere transparantie. Er zijn circa 8.000 schepen er zijn circa 200 bevrachters, dus verdere transparantie kan juist ook in het voordeel zijn van de bevrachters.

De opmerkingen van GroenLinks waren vooral aansporingen, waarover wij het soms wel en soms niet met elkaar eens zijn.

De PVV maakte een opmerking over het feit dat ik mondiaal wil inzetten. Ik dacht dat u, mijnheer Van Aalst, daar juist blij mee zou zijn. Ik weet in ieder geval dat u niet houdt van vooroplopen in Europa. Ik dacht eigenlijk dat u helemaal niet nationaal wilde vooroplopen als het Europees of mondiaal niet gebeurt. Het is niet zo dat wij niet met de sector in beeld hebben wat er moet gebeuren, maar ik vind dat je het steeds moet doen in een level playing field.

De VVD vroeg om nogmaals te kijken naar de toezichtstrategie en de effecten van de boeteverhoging. De betere naleving blijkt uit de cijfers. Er is bijvoorbeeld sprake van een daling van het aantal overtredingen als het gaat om onderbemand varen. Wij hebben de boetes een tijd terug verhoogd omdat bleek dat zij geen effect hadden. Men vond het voordeliger om onderbemand te varen dan een boete te betalen. Door de boetes te verhogen hebben wij daarin een daling kunnen realiseren. Wij hebben weleens gezien dat door een onderbemand vaartuig bijna een hele boorinstallatie omver gevaren was. Dat zijn toch dingen die je liever niet zou willen hebben.

De afvalpassen hebben wij vaak besproken. Wij hebben inmiddels ook veel opgelost. De prijs is omlaaggegaan en wij hebben een aantal punten verduidelijkt. Dat die niet populair is, weet ik. Uw commissie zal daar dus altijd nog op worden aangesproken. Wij hebben op dat punt in ieder geval wel veel gedaan.

Is men bekend met de mogelijkheid dat men een vergunning kan krijgen voor snelvaren? De ontheffing van de natuurwetgeving moet bij de provincie worden aangevraagd. Ik zal vervolgens de vaarwegen aanwijzen waar snelvaren is toegestaan.

Ik realiseer mij dat er veel geld is gemoeid met steun voor vergroening in de binnenvaart. Er ligt een grote opgave voor de sector. Het Europese fonds zou kunnen helpen. Ik heb net genoemd welke mogelijkheden er zijn voor kredietfaciliteiten. Ik kan zelf niet beslissen over een fonds, ook niet over een nationaal fonds. Dat is aan een nieuw kabinet. Ik heb al eerder gezegd dit allemaal dingen zijn die op tafel zijn gelegd. Uiteindelijk is natuurlijk de vraag hoe de fiches verdeeld zullen worden.

Is het voor schippers moeilijk om bezwaar te maken tegen boetes en wat kan de Minister doen? Nogmaals, ik hoor graag concrete casussen. De

insteek is de drempel laag maken en de dienstverlening verbeteren. De ILT zet zich ook in om een en ander te verbeteren en is daarover in contact met de branchepartijen. Daar waar men denkt «de Minister geeft nu een mooi ronkend antwoord, maar wij hebben toch echt een heel andere ervaring», zeg ik: laat het alsjeblieft komen. Het is wel van belang om de concrete problemen op tafel te hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb één toezegging genoteerd. De Minister probeert de Kamer te informeren over een gelijk speelveld voor Nederlandse zeehavens en de Rotterdamse haven in het bijzonder. Welke termijn valt daaraan te koppelen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat ik hier al zei: ik probeer het voor de zomer te doen. Maar het is natuurlijk best complex, dus als het niet lukt, doe ik het liever na het zomerreces, om het goed te kunnen doen. «As soon as possible»: ik weet niet of u daarmee uit de voeten kunt.

De voorzitter:

Ik wel. Ik hoop wat knikkende gezichten te zien, want dat gaat hem dan worden.

Er is een verslag algemeen overleg aangevraagd door de heer Van Helvert van het CDA.

Mevrouw Visser (VVD):

Juist omdat de heer Van Helvert het over MARIN wil hebben bij het VAO, is mijn vraag of wij de brief over MARIN voor de zomer krijgen. Anders hebben wij een beetje de gekke situatie dat wij een VAO hebben over een onderwerp waarover wij nog een brief krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb begrepen dat er geen brief meer komt van EZ op dat punt, omdat de evaluatie controversieel is verklaard. Als u eerst een procedurevergadering houdt, kan er naar aanleiding daarvan misschien alsnog een brief komen.

De voorzitter:

Wij hebben morgen een procedurevergadering. Dan zouden wij een brief kunnen vragen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet niet of de evaluatie daar controversieel is verklaard of in een andere commissie.

De voorzitter:

Eerst moet er een stuk zijn en dan kunnen wij daarmee aan de slag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als het onderwerp controversieel is verklaard, moet het eerst in de procedurevergadering waarin het controversieel is verklaard, oncontroversieel worden verklaard. Dan pas kan een andere commissie op hetzelfde onderwerp een brief vragen.

De voorzitter:

We gaan er morgen mee aan de slag.

Ik dank de Minister, de aanwezige ondersteuning, de mensen op de publieke tribune en de mensen die hebben meegekeken.

Sluiting 18.11 uur.