

Vergaderjaar 2012–2013

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1699

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 september 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 september 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **het EU-voorstel: Mededeling havens: een motor voor groei COM (2013) 295, EU-voorstel van 30 mei 2013;**
- **de brief van minister van Buitenlandse Zaken d.d. 14 juni 2013 over het fiche: Verordening markttoegang havendiensten en financiële transparantie havens (Kamerstuk 22 112, nr. 1644).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

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

Voorzitter: Dikkers
Griffier: Vermeer

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten Albert de Vries, De Boer, De Rouwe, Bashir en Dikkers,

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

Aanvang 17.04 uur

De **voorzitter**: Hartelijk welkom bij dit algemeen overleg Behandelveor-behoud EU-havenverordening. Ik begrijp dat we anderhalf uur hebben. Er is geen rapporteur. De spreektijd is vijf minuten.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid is positief over de wijze waarop het kabinet het voorstel voor een Europese havenverordening benadert. De kanttekeningen die het kabinet plaatst, mogen wat ons betreft nog wel ietsje breder en steviger worden aangezet, maar de lijn is goed. Het kabinet benadrukt terecht dat de winst zit in regelgeving die de transparantie vergroot en het gelijke speelveld tussen de Europese havens bevordert. Daarin is nog veel te bereiken. Het is daarom een beetje een omissie dat in de verordening regels ontbreken over de uniformering van modal shifts, staatssteun, arbeidsrecht, externe veiligheid en milieu.

Het kabinet is terecht kritisch waar de verordening zich mengt in de verhoudingen binnen havens. De Europese Commissie dreigt naar onze indruk door te schieten in het bevorderen van marktwerking, ook in sectoren waarin het om semipublieke dienstverlening gaat. Voor die dienstverlening bestaat in de Nederlandse havens een soort concessie-systeem met vrije toegang. De concessie moet kwaliteit en beschikbaarheid verzekeren. Deze systematiek werkt tot volle tevredenheid van alle betrokkenen.

In het fiche stelt het kabinet dat het loodswezen waarschijnlijk niet onder de nieuwe verordening valt, maar het doet er toch nader onderzoek naar. Kan de minister uitleggen waarop zij die veronderstelling baseert en waarom er dan toch nader onderzoek wordt gedaan? Kan zij misschien ook meedelen of dat nader onderzoek al iets heeft opgeleverd en of er conclusies zijn?

Aangezien de dienstverlening en het toezicht van de Autoriteit Consument & Markt tot ieders tevredenheid zijn georganiseerd, is het niet productief om een nieuw systeem van onafhankelijk toezicht voor te schrijven. Als de verordening alleen beoogt om de bevoegdheid van de ACM om te zetten in een plicht tot het in behandeling nemen van klachten, dan kunnen we daar weer wel mee leven, zeker als daarmee wordt geregeld dat ook in andere landen een verplicht toezicht wordt geregeld. We merken echter dat de verordening op dit punt verschillend wordt gelezen. Hoe leest de minister haar? Is het alleen een verplichting voor de ACM of toch een geheel nieuwe toezichtsregeling?

Het arbeidsrecht is eerder breekpunt geweest voor het tot stand komen van de Europese havenverordening. Wij snappen daarom dat dit onderwerp nu buiten de verordening is gehouden en vooralsnog wordt overgelaten aan de sociale partners. De Partij van de Arbeid signaleert echter de nodige knelpunten in het arbeidsrecht van zeevarenden en vraagt de minister om de ontwikkelingen wat dit betreft te blijven volgen. Wij zullen er binnenkort ook nog schriftelijke vragen over stellen.

De Nederlandse havens ondervinden directe concurrentie van de buurlanden. Daar betaalt de overheid voor veel zaken die hier door het havenbedrijf moeten worden gefinancierd. Het havenbedrijf moet dat vervolgens weer doorberekenen in de haventarieven. Ook worden er met

staatssteun en overheidsbeleid verschillen in vestigingsvoorwaarden voor bedrijven in stand gehouden. Wij vragen de minister om bij de Commissie te bepleiten dat de Europese havenverordening met name aan deze ongelijkheid een begin van een einde maakt.

Concluderend vragen wij het kabinet drie dingen. Wij vragen om snel duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop een aantal onduidelijke punten in de verordening, zoals het loodswezen en het toezicht door de ACM, moet worden uitgelegd. Wij vragen om de toezegging te doen dat, zoals als eerste voorwaarde is geformuleerd, de huidige commerciële vrijheid van de havenbeheerder ter continuering van het bestaan van succesvol Nederlands havenbeleid intact wordt gelaten. Mogen wij die voorwaarde zo lezen dat het kabinet alleen instemt als het loodswezen wordt uitgezonderd en het huidige tariefstellings- en concessiesysteem in de Nederlandse havens kan worden gehandhaafd? De Partij van de Arbeid zou het goed vinden als er een derde voorwaarde wordt toegevoegd, namelijk het explicieter regelen van staatssteun.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Volgens mij zou de Europese Unie zich veel meer moeten richten op eerlijke concurrentie tussen havens in plaats van in te grijpen binnen de havens en wat dat betreft dingen moeten proberen te regelen. Dat wil ik vooropgesteld hebben. We staan op zich positief-kritisch ten aanzien van de inzet van de regering, waarvoor natuurlijk onze steun. We hebben daarbij nog wel een paar opmerkingen en vragen. Het gaat ons dus om de concurrentie tussen de havens.

Het huidige voorstel van de Europese Commissie is vooral gericht op het door havenbeheerders doen instellen van een vergoeding voor infrastructuurgebruik. Dat lijkt me helemaal geen goede zaak. Juist dat moet je op dit moment niet proberen te regelen als het gaat om de concurrentie tussen havens. Dan kunnen de havens namelijk onderling concurreren. Wel moet er transparantie komen over de gebruikerskosten, althans transparantie over de investeringen. Op dit moment stoppen overheden in het zuiden van Europa geld in de havens, terwijl hier de havens zelf de financiering rond moeten krijgen. Dat is een soort staatssteun. De inzet van de Nederlandse regering moet zijn gericht op transparantie daarover. Er moet een level playing field komen voor het concurreren van havens in Europa. Zolang deze met allerlei gelden door overheden worden gesteund, zal dat niet ontstaan. Daarom wil ik dat de inzet van de Nederlandse regering daarop wordt gericht.

Ik heb nog een paar vragen en opmerkingen. Wat zijn de consequenties van de verordening voor het Nederlandse loodswezen? Wij hebben de ACM en wij willen daaraan vasthouden, want zij functioneert op dit moment goed. Dat moet onze inzet zijn. Er is nu helemaal geen toezicht in die zuidelijke Europese havens. Daar zal misschien een vorm van toezicht komen, maar dat hoeft wat ons betreft niet verder te gaan dan het toezicht door de ACM dat wij nu hebben en dat goed functioneert. Wij moeten onze energie erop richten dat in de zuidelijke havens juist wel een vorm van toezicht komt.

Klopt het dat de huidige beschikbaarheidseisen nieuwe bedrijven hinderen om toe te treden tot de dienstverlening in de haven? Die eisen zijn ook wel een kwestie: de Europese verordening wil ze eruit halen. Ik begrijp dat het op dit moment goed functioneert, maar het belemmert eigenlijk wel nieuwe toetredingen.

Ik heb ook nog een heel vrijblijvende vraag. De havens van Rotterdam en Amsterdam worden genoemd in verband met de TEN-T-budgetten. Kunnen de noordelijke zeehavens daar ook weer in deelnemen? Of komen daaruit zulke, misschien wel onmogelijke, eisen voort dat het voor die zeehavens niet opportuun of handig is om daarin mee te gaan?

Ik kom op de procedure. In het kader van het behandelvoorbehoud vragen wij het volgende van de regering. Wij willen gedurende de onderhande-

lingen schriftelijk op de hoogte worden gehouden van bewegingen die gevolgen hebben voor Nederland en voor de Nederlandse inzet, en van wat deze gevolgen zijn. Het gaat met name om de volgende onderwerpen:

- uitzonderingen van de vrije verrichting van havendiensten, in het bijzonder vrachtafhandelings- en passagiersdiensten en het loodswezen;
- de wijze waarop de havenbeheerder het aantal aanbieders van havendiensten mag beperken (artikelen 6 en 7 van de voorgestelde verordening);
- transparantie van financiële betrekkingen, inclusief staatssteun (artikel 12 en de nog te verschijnen staatssteunrichtsnoeren);
- de gedelegeerde bevoegdheid aan de Europese Commissie om principes uit te werken voor het vaststellen van de havengelden (artikelen 14.5 en 21);
- de onafhankelijke toezichthoudende instantie en de beroepsinstantie (artikel 17 en 19);
- eventuele voorbereidingen om voorwaarden te stellen aan havenarbeid;
- punten die van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de verordeningen, met name met het oog op de wil en mogelijkheden die lidstaten hebben om tot een goede uitvoering over te gaan;
- substantiële nieuwe elementen die tijdens de onderhandelingen aan de voorstellen kunnen worden toegevoegd.

Ik zal dit lijstje straks ook even overhandigen. Ik heb in dit soort AO's wel geleerd dat je het lijstje moet kunnen overhandigen, opdat wij goed kunnen afspreken waarover wij willen worden geïnformeerd.

Ten aanzien van het punt van de havenarbeid voeg ik nog het volgende toe. Wij zijn nog niet zover, maar ik begreep dat mijn buurman het had over de zeevarenden. Het gaat hier volgens mij over de mensen die in de haven werken. De VVD is nog niet zover dat zij het goed vindt dat dat soort dingen op Europees niveau mogen worden geregeld. Het is terecht dat daardoor aanvankelijk uitstel is ontstaan wat betreft de EU-havenverordening.

Wij verzoeken de regering om, voordat een concept van het gemeenschappelijk standpunt wordt behandeld in de Raad, dus zowel na een eerste lezing als na een tweede lezing, dat concept met een appreciatie naar de Kamer te zenden. Ook willen wij dat de Kamer per kwartaalrapportage over de onderhandelingen en eerder genoemde zaken wordt geïnformeerd. Misschien kan dat ook per halfjaarrapportage. Het is de vraag wat handig is en hoe vaak het op de agenda staat.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u, via de bode, een lijstje wilt overhandigen. Het zou fijn zijn als ook de griffie daarvan een kopietje krijgt, zodat we dat straks bij het opsommen van de toezeggingen kunnen meenemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met een algemene opmerking over Europa en de economie. Ik proef het bij het doorlezen ook een beetje terug in de stukken: Europa heeft heel erg de neiging om ook bij dit soort vraagstukken te navelstaren, heel intern te kijken, en dan ook nog op details. Europa zou echter zeker op dit dossier de internationale concurrentie en slagkracht voorop moeten stellen. Ik lees dat daarna ook wel terug, maar ik wil de minister in algemene zin meegeven om er in de Europese overleggen alert op te zijn dat de internationale slagkracht van Europa ten opzichte van de andere continenten vooropstaat. Anders wordt het te veel een navelstaaroperatie, waarbij we onszelf alleen maar bezighouden en de sector weer alleen maar opzadelen met allemaal nieuwe ideetjes, plannetjes en eisen.

De Europese Commissie moet erkennen dat zij in 2007 ook al dergelijke voorstellen heeft gedaan. Die gingen toen wat gericht over markttransparantie en de toegang tot de markt. De Europese Commissie stelt zelf dat

die maatregelen helemaal niet hebben geholpen. Sterker nog, ze hebben averechts gewerkt. Wordt dat ook meegenomen? Worden regels die misschien daaruit voortkwamen ook teruggehaald? Of wordt gezegd: als we eenmaal een regel hebben bedacht en het niet werkt, laten we hem wel staan? Is de minister bereid om dit punt aan te kaarten? Is zij bereid om voor te stellen om te bekijken wat toen niet goed ging? Zijn daar regels uit voortgekomen die we kunnen terughalen en waar we mee kunnen stoppen?

Ik kom op TEN-T (Trans-European Networks for Transport). Dit voorstel gaat verder met de lijn TEN-T. Wat onder TEN-T valt, zal in de toekomst subsidie krijgen. Daarom is het voor Nederland financieel heel interessant om goed daarop aan te sluiten. Als ik mij niet vergis, is er de komende jaren ruim 1 miljard beschikbaar voor TEN-T-projecten. Is Nederland wel voldoende klaar om die zilvervloot binnen te halen? Eerder heeft de CDA-fractie in het Europees Parlement aangekondigd om de TEN-T-verbinding uit te breiden met havens zoals Utrecht, Kampen, Moerdijk, Nijmegen, Tiel, Borne en Venlo. Juist omdat deze verordening TEN-T verder benadrukt, stel ik de minister de volgende vraag. Is Nederland met al zijn binnenhavens en verbindingen klaar om die zilvervloot binnen te halen? Welke dingen moeten nog worden gedaan? Is Nederland klaar om bijvoorbeeld mee te financieren? De EIB-leningen kunnen heel gunstig zijn voor overheden. Doen wij het maximale? Ik stel deze vraag omdat deze verordening hier verder op doorgaat.

Ik kom op de handhaving en de onafhankelijke toezichthouder. Op mijn briefje staat dat ik er boos over moet zijn dat die plannen er zijn, maar ik ben het daar niet mee eens, want toezicht is noodzakelijk. Een goede, transparante markt kent ook toezicht. Op welke manier gaan we toezicht regelen? Ik heb daar nog geen uitgesproken opvatting over. Het kan op nationaal niveau, maar het kan ook op Europees niveau. Dan trek ik even een lijn naar onze vrachtwagenchauffeurs. Het toezicht daarop hebben wij nationaal geregeld, met de rij- en rusttijden. De minister kent het dossier wel. Wij hebben nu heel veel problemen daarmee, omdat met name chauffeurs het gevoel hebben dat zij in andere landen worden gecontroleerd en worden uitgemolken, terwijl het in Nederland net weer wat anders gaat. Met andere woorden, bij toezicht is het niet zozeer van belang dat het er komt of niet. Het is altijd nodig voor een transparante en gezonde markt, alleen moet het wel uniform toegepast worden in Europa. Het kan niet zo zijn dat onze schippers straks in andere havens aanmeren en als enige wel worden gecontroleerd omdat ze toevallig goed betalen, terwijl de schippers uit het eigen land niet worden gecontroleerd. Ik wil de focus in het debat veel meer daarop hebben, in plaats van op de vraag of het er wel komt of niet. Ik vind het namelijk geen volwassen discussie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het kabinet schrijft in het fiche dat het bezwaren heeft tegen inperkingen van de commerciële vrijheden van de havenbeheerders. Ook heeft het kabinet bezwaar tegen de bureaucratisering en de juridisering door het instellen van een onafhankelijke toezichthouder. Het lijkt ons echter ook van groot belang dat helder wordt of deze verordening gevolgen heeft voor het loodswezen en wat die gevolgen zijn. De SP-fractie hecht er waarde aan om dit in de huidige vorm te behouden, aangezien de diensten die het loodswezen aanbiedt niet geschikt zijn voor marktwerking. Het gaat hier om een publieke dienst. Kan de minister hierop reageren? Wat is haar visie hierop? Wanneer krijgt de Kamer helderheid over de mogelijke gevolgen van deze verordening voor het loodswezen?

De verordeningen moeten voordelen bieden voor de hoeveelheid vracht die over korte afstanden over zee wordt vervoerd. Kan de minister aangeven hoe wij zelf, naast deze verordeningen, het vervoeren van vracht over korte afstanden over zee, oftewel short sea shipping, kunnen bevorderen? Daarvoor heb je immers niet alleen een verordening nodig.

Je kunt ook nadere afspraken maken met de havens waar je vaak mee samenwerkt.

Er wordt aangegeven dat deze verordening noodzakelijk is om in Europa tot een eerlijk speelveld te komen. Kan de minister een aantal voorbeelden geven waaruit blijkt dat er nu geen sprake is van een eerlijk speelveld tussen Europese havens? Wat heeft dit voor gevolgen voor de havens in Nederland?

De SP zou graag een nadere toelichting krijgen over de reden waarom het kabinet de noodzaak van deze verordening ondersteunt en niet kiest voor bijvoorbeeld een richtlijn. Het kabinet heeft al aangegeven dat deze verordening een soort «light verordening» is. Maar dan kun je toch beter voor een richtlijn kiezen? Dan kunnen we als lidstaat immers ook zelf meer invulling geven aan de bepalingen die daarin staan.

Tot slot sluit ik mij helemaal aan bij de vraag van mevrouw De Boer over de periodieke update die wij als Kamer moeten krijgen. We willen graag op de hoogte worden gehouden over de wijze waarop de onderhandelingen in Europa verlopen.

De **voorzitter**: Ik kijk even of de minister direct kan antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We doen het even zo. We improviseren.

De **voorzitter**: Dan gaan we luisteren naar de eerste termijn van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Wij zijn deels positief maar deels ook zeer kritisch over wat er voorligt. De zeehavens zijn van groot belang voor de Europese economie. Daarom is het, ook richting andere continenten, van belang om een level playing field te creëren. We hebben tot nu toe gezien dat de lidstaten niet bij machte zijn geweest om dit level playing field zelf te verwezenlijken. Het voorstel past bij het beginsel van de vrijheid van dienstverlening, dat wij ook hanteren. Wat dat betreft, gaat het dus goed. Er zitten positieve elementen in. Ik noem de coördinerende rol van de havenbeheerder. Het maakt de weg vrij voor een financieel zelfstandig en op een bedrijfsmatige leest geschoeid havenbeheer.

Misschien nog wel belangrijker is de transparantie van financiële relaties tussen overheden. Dan kom je op het staatssteunvraagstuk. Dat is nu echt een issue bij verschillende havens. De heer Bashir vroeg: waar gaat het om? Er is een verschil tussen onze havens, die volledig kostendekkend werken zonder bijdrage van de Nederlandse overheid, en havens die wel een bijdrage nodig hebben.

Ik heb een aantal stevige zorgpunten. Die komen overeen met de zorgpunten die deze commissie heeft. Mij is gevraagd hoe het hiermee zit. Wij zullen onze energie de komende tijd volledig gebruiken om die zorgpunten weg te nemen. Voor zover dat niet lukt, zullen wij een en ander zo veel mogelijk naar onze wensen aanpassen.

Ik begin met het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening. We hebben een goed arrangement. Een aantal jaren geleden is bewust gekozen voor een monopoliepositie, maar dan wel op een zodanige wijze dat er goed toezicht wordt gehouden op de tarieven. De tarieven dienen transparant te zijn. Als je een lidstaat verplicht om tot een ander arrangement te komen terwijl er nog geen concurrent is, is dat een kwalijke zaak. Daarom zullen wij ons er zeer voor inzetten dat dit element nog mogelijk is, opdat wij zelf kunnen bepalen welk arrangement wij willen uitvoeren.

Ook de gedelegeerde bevoegdheid van de EC om nadere voorschriften uit te vaardigen met betrekking tot de differentiatie van havengelden en gemeenschappelijke heffingsprincipes is voor mij een belangrijk punt. Een

haven moet de vrijheid hebben om een aantrekkelijk arrangement te bieden aan een bedrijf dat er in deze economische tijden over denkt om ergens anders zijn diensten te leveren, of om een nieuwkomer met een aantrekkelijk arrangement te lokken. Een havenbeheerder dient transparant te zijn over de tarieven. Hij zal zijn vaste klanten ook altijd duidelijkheid moeten verschaffen. Hij moet echter zelf kunnen kiezen hoe hij de tarieven differentieert en hoe hij dat bij de verschillende partijen in rekening brengt, op een zodanige wijze dat het kostendekkend is. Ook daar maken wij ons zorgen om. Wij zullen in onze inbreng duidelijk aangeven dat die bevoegdheid er wat ons betreft uit moet.

Er is een voorgeschreven periodiek overleg tussen havenbeheerders, havendienstverleners, havengebruikers en andere belanghebbenden. Periodiek overleg is altijd goed, maar wij kennen op dit moment al een goed overleg. Het is de vraag of je op Europees niveau moet vastleggen hoe vaak en in welke vorm je dat wilt doen. Dit valt wat mij betreft onder de regels waar de heer De Rouwe het over had. Soms proberen we op Europees niveau van alles en nog wat dicht te regelen, terwijl we sommige zaken gewoon niet moeten willen. Een en ander leidt tot administratieve rompslomp. Er is al goed overleg. Dat wordt ook door de sector gewaardeerd. Daarom vind ik dat we het goede overleg zoals dat voor de Nederlandse havens is ontwikkeld, in stand moeten houden. Specifiek toezicht gaat verder dan de bestaande, goed functionerende mogelijkheden voor conflictbeslechting tussen havenbeheerders en havengebruikers. Het gaat voorbij aan de tucht van de markt. Ik vind dat het weinig toegevoegde waarde biedt. Het levert ook een risico op juridisering op. Ook dat is een punt waar we flink op gaan zitten, omdat je anders een uitdijend toezichtapparaat zult krijgen. We zijn tevreden met de wijze waarop het nu is geregeld.

De eerste twee punten zijn voor mij het belangrijkste. Het Nederlands arrangement van de loodsdienstverlening en de gedelegeerde bevoegdheid hebben het meest vergaande effect. De andere twee punten zijn voor mij ook van belang. Van deze punten kun je echter zeggen dat ze weliswaar vooral veel administratieve rompslomp met zich meebrengen, maar niet het hele systeem veranderen. We zullen in ieder geval op alle vier flink gaan inzetten. Daarnaast staat in de regeling dat het in de uitgebreide TEN-T-versie van toepassing is op alle havens. Een punt van discussie is nog – ik moet dat nog verder uitzoeken – of we dat zouden moeten doen of dat we het beperken tot de drie grootste havens en het niet op die manier voor Harlingen vormgeven. Het is nog heel vroeg, omdat het op dit moment voorligt. Ik weet dat de volgende voorzitter, een Litouws, er nog niks mee gaat doen. Hij heeft alleen een voortgangsrapportage geagendeerd. Dit betekent dat er tijd is om die kritische punten in te brengen en te kijken welke medestanders wij kunnen vinden onder andere lidstaten.

Ik vind het prima om de Kamer regelmatig op de hoogte te houden, zoals mevrouw De Boer vraagt. Dat gaat ook prima met de lijst die zij heeft toegevoegd, voor zover ik die even snel kan scannen. Wat mij betreft is dat maandelijks als het moet. Het moet niet per se per kwartaal. Als het niet moet, dan moeten we het ook niet doen. Het gaat om de momenten waarop een volgende stap aan de orde is. Dat kan soms twee, drie keer kort achter elkaar zijn, maar er kan ook ruimte tussen zitten. De Kamer moet dan vooral naar mij kijken of ik haar op de juiste moment informeer en meeneem in het totaalplaatje.

Op sommige dingen moet ik iets specifiek ingaan. In 2007 is al toegezegd om richtsnoeren op te maken voor staatssteun. Die richtsnoeren zijn nog steeds niet verschenen, maar het Europees Hof heeft recentelijk uitspraak gedaan in de staatssteunzaak Leibzig-Halle. Ik heb begrepen dat de Europese Commissie bezig is om op basis van dit arrest de richtsnoeren voor staatssteun aan infrastructuur nog voor de verkiezingen van het Europees Parlement in 2014 aan te leveren. Dat zou goed

zijn, zeker voor Nederland, dat zijn eigen broek ophoudt in dit soort sectoren. Het is dan prettig dat je weet dat het bij andere lidstaten niet anders is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is goed nieuws, maar wordt het dan geïntegreerd met dit voorstel? Dat zou de voorkeur moeten hebben in plaats van dat het separaat gaat. Kan de minister daar iets over zeggen dan wel daarvoor pleiten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De richtsnoeren zijn natuurlijk breder, want die hebben betrekking op openbare rijksinfrastructuur, wegen, spoorwegen en vaarwegen. Maar gezien het tempo waarin dit voorstel behandeld wordt, lijkt het mij logisch dat het ene voorstel niet contrair is aan het andere voorstel, dus dat de elementen daarvan ook weer hiervan deel uitmaken. Als het goed is, werken ook zij «met één mond», net als dit kabinet. Je moet dan zorgen dat je de dingen wel op elkaar laat aansluiten. Ook daarvoor zullen we aandacht vragen in het debat, zodat we niet straks dit vaststellen terwijl er ergens anders een andere regel wordt ontwikkeld.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Staatssteun zou vooral spelen in zuidelijke landen, maar dan beginnen de zuidelijke landen net over de grens. Het is een manifest probleem. De Zeeuwse havens ondervinden heel veel concurrentie van de Belgische. De Axelse Vlakte staat helemaal leeg, maar net over de grens staat het helemaal vol. Dat heeft echt iets te maken met staatssteun. Dat heeft niet alleen te maken met infrastructuur, maar ook met bijdragen aan en faciliteiten voor bedrijven die zich vestigen. Dat kan niet alleen met de richtsnoeren opgelost worden, maar kan juist worden opgelost via deze verordening door het afdwingen van meer transparantie van de havenfinanciering. Ik vraag de minister, die richting vast te houden en het een plek te geven in deze verordening.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de questionnaire over staatssteun kijkt men heel breed. Men kijkt ook naar de onderwerpen die de heer De Vries noemt. Dat is ook de reden waarom ik zeg dat het voorstel positieve kanten heeft. Transparantie wordt namelijk hierin vastgelegd en afgedwongen. Het heeft echter ook negatieve kanten. Het is heel belangrijk voor ons om aan tafel te zitten om uiteindelijk mee te kunnen sturen op de dingen die je wel en niet wilt. In de questionnaire wordt er breder gekeken. Dit betekent dat wat daarvan neer gaat slaan, hier ook een bredere invalshoek zal hebben dan alleen de havengelden en de bijdragen van de overheid direct aan de havenbeheerders. Er is gevraagd naar de proportionaliteit. Waarom is voor het zware instrument van een verordening gekozen in plaats van een richtsnoer? Een verordening is handig voor een aantal zaken, zoals financiële transparantie of toegang tot de markt. De orderingsvraagstukken, die ook voor een deel hierin staan, zou je veel beter in een richtlijn kunnen opnemen. Het belangrijkste is dat we ervoor zorgen dat de orderingsvraagstukken eruit gaan en hiervan geen deel uitmaken, maar bijvoorbeeld de marktkant en de financiële transparantie wel. Het moet voor de hele EU bindend zijn, in zijn geheel bindend, om uiteindelijk het level playing field van de interne markt waar te kunnen maken. Het kan zijn dat hiervoor geen meerderheid is in Europees verband. We zullen dan opnieuw met elkaar moeten kijken wat een richtlijn voor baten en effecten heeft voor Nederland en voor Europa als geheel. Je wilt immers geen richtlijn hebben die wij vol enthousiasme uitvoeren terwijl die niet overal even enthousiast navolging krijgt. Je kunt dan sommige dingen beter helemaal niet meer regelen. Maar dat is een kijkje in de keuken. Ik heb gezegd dat de loodsdiensten prima kwaliteiten hebben. Op dit moment is het Nederlandse arrangement ook betaalbaar voor kleine

vaartuigen en kleine havens. Daaraan wil ik niet tornen. Ik wil van de Europese Commissie juridische zekerheid dat het Nederlandse arrangement houdbaar is onder de voorgestelde EU-verordening. Over de wijze waarop de rol van de toezichthouder op dit moment is geregeld, zijn wij op zich tevreden. De ACM vervult die rol. De toezichthouder krijgt een grote rol in de verordening. De behandeling van klachten wordt erin verplicht. Wat mij betreft gaat dat te ver omdat de ACM kán ingrijpen, maar daartoe niet verplicht is. Zij kan de afweging maken of het een groot of klein probleem is. Als je een verplichting instelt, kun je elkaar heel erg het leven zuur maken. Op iedereen die om concurrentieredenen klachten indient, zou de ACM dan moeten reageren. Mevrouw De Boer vroeg: als wij de ACM hebben, hoe moet het dan in de zuidelijke lidstaten? Overal in Europa geldt een verbod op misbruik van de dominante marktpositie. Er geldt een verbod op illegale prijsafspraken. Wij hebben in de Mededingingswet geregeld dat je klachten kunt deponeren bij de burgerlijk rechter of bij de ACM. Dat zal ook in de andere lidstaten het geval moeten zijn. Dan lijkt het mij een goed systeem. Ik wil eigenlijk dat ze het min of meer opnemen zoals wij het nu geregeld hebben. Er moet wel een partij zijn waarbij men de klachten kwijt kan, maar er moet geen verplichting bestaan. Moet het toezicht nationaal of internationaal plaatsvinden? Het is heel belangrijk dat er een uniforme toepassing is. De vrachtwagenchauffeurs zijn een goed voorbeeld. Via deze verordening worden de lidstaten ook gedwongen om toezicht goed en op dezelfde wijze vorm te geven. Het gaat uiteindelijk om de uitvoering. Dat is bij de vrachtwagenchauffeurs ook zo. Pakt men die taken ook op of wordt er in het ene land strenger gecontroleerd dan in het andere? Dat is een stuk ingewikkelder. Daarop kun je elkaar aanspreken. Als je voldoende bewijs hebt, kun je de Europese Commissie aan haar jasje trekken. We kennen andere dossiers. Daaruit blijkt dat je het nog zo mooi kunt opschrijven, maar dat er in de uitvoering nog weleens licht tussen kan zitten. Er is gevraagd of de huidige beschikbaarheidseisen nieuwe bedrijven belemmeren om toe te treden. Ik heb geen signalen op dit moment dat dit het geval is. Beschikbaarheidseisen kunnen natuurlijk belemmeringen opleveren voor nieuwe toetreders, maar ik heb er op dit moment geen signalen van. Misschien heeft mevrouw De Boer die wel, maar ik niet. Beschikbaarheid is van groot belang in de haven en de dienstverlening. De private dienstverleners, zoals loodsen, slepers en afmeeders, moeten naadloos op elkaar aansluiten. Ik ben laatst weer eens mee geweest met de loodsen. Dan zie je dat het niet zo kan zijn dat de verschillende partijen op elkaar zitten te wachten. Dat is allemaal verspilling van tijd en geld. Als dat niet het geval is, gaat het ten koste van de efficiency en lopen kosten op. Dat leidt volgens mij vanzelf tot de benodigde marktucht. Partijen zeggen dan: ik wil niet meer in die haven mijn zaken doen, want dat gaat de verkeerde kant op. Ik kom te spreken over de discussie over de betekenis van TEN-T voor de noordelijke havens. In het nieuwe EU-beleid wordt onderscheid gemaakt tussen een kernnetwerk met negen multimodale corridors en een uitgebreid netwerk. Bijvoorbeeld Groningen Seaports is onderdeel van het uitgebreide netwerk. Medefinanciering voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk komt vanuit de Connecting Europe Facility, waarover we op andere moment hebben gesproken. Die richt zich in hoofdzaak op investeringen vanuit de lidstaten in het kernnetwerk. Er is weliswaar 1 miljard beschikbaar, maar als je dat bedrag moet verdelen over al die landen, is dat toch veel minder dan je denkt. Wij hebben voor het kernnetwerk opgenomen de zeehavens in de regio's Amsterdam, Rotterdam en de Westerschelde. Wij hebben ook echt gepleit voor die focus, omdat wij bang zijn dat zonder zo'n focus het volgende zou gebeuren. Wij maken nu onderdeel uit van een paar flink grote corridors met grote havens. Als wij gaan voor het uitgebreide netwerk –

voor zo'n netwerk hebben sommige meer oostelijk gelegen lidstaten gepleit – zal dat leiden tot een verdeling van het geld over bijna elke haven die daaraan behoefte heeft. In zo'n situatie worden de kansen voor Nederland relatief kleiner. Wij zijn dus altijd voorstander geweest van zo'n focus. Wij hebben tegelijkertijd altijd van alles en nog wat op de plank liggen voor als er geld over is of er andere projecten niet voldoen. Als onze kleinere havens iets aantrekkelijks zouden kunnen leveren, kunnen we dat leveren. Het is echter echt een bewuste keuze geweest om hierop te focussen.

De heer **De Rouwe** (CDA): TEN-T is in het Europees Parlement geamendeerd waardoor de situatie voor een behoorlijk aantal havens is veranderd. Of we het nu leuk vinden of niet, ook in Nederland kan nu een behoorlijk aantal havens wel degelijk in aanmerking komen voor een bijdrage. Ik noemde niet alleen de havens in het noorden van Nederland, maar ook Born, Venlo, Utrecht, Moerdijk enzovoorts. Het zou heel merkwaardig zijn als we in Nederland zeggen: we doen alleen de drie grote jongens en de andere havens doen we niet. Bovendien zijn de verbindingen met het achterland ook van groot belang voor de grote havens. Zegt de minister nu eigenlijk: mooi dat deze kleinere havens mee kunnen doen, maar wij gaan er in ieder geval geen aandacht aan besteden? Als zij dat zegt, is het helder. Zij kan daarvoor argumenten hebben. Ik zou het niet eens zijn met zo'n standpunt, maar onder andere om dit helder te krijgen, voeren we op dit moment dit debat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, het is niet andersom. Wij hebben altijd gepleit voor een focus op de kernnetwerken, dus op de grote corridors. Door het Nederlandse grondgebied lopen drie van de negen grote corridors. Een aantal van de kleine havens die de heer De Rouwe zojuist noemde, ligt ook aan die grote corridors. Daarom doen ze ook mee. Wij hebben nooit gepleit voor het uitgebreide netwerk, want dan zouden heel veel meer partijen kunnen meedingen. Op die manier verwatert het effect dat je wilt bewerkstelligen. In bijvoorbeeld Roemenië zijn ook diverse havens. We willen nu juist bewerkstelligen dat de grote corridors goed worden. We kennen ook het amendement van het Europees Parlement en het voorwerk dat daar van diverse kanten is geleverd. Waar we kunnen meeliften, liften we daarbij mee. Hetzelfde geldt voor de Europese Investeringsbank. Ik heb hierover gesprekken gehad met de mensen van de EIB. Zij zeggen: jullie hebben gewoon heel mooie projecten die echt economische meerwaarde hebben. Zij vinden onze projecten beter dan heel veel andere projecten waar de bank in het verleden in heeft geïnvesteerd. Men zegt: in die projecten moesten we vooral investeren omdat we het geld over alle projecten moesten verspreiden. Wij moeten dus zorgen dat wij de projecten, inclusief de businesscase, goed in beeld hebben. Daarop zijn wij voorbereid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil dit toch nog wat scherper krijgen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet helemaal in mijn hoofd heb langs welke havens de drie corridors die de minister noemde precies gaan. Ik noemde Utrecht, Kampen, Moerdijk, Tiel, Nijmegen, Born en Venlo. Vallen die havens onder de drie corridors en kunnen die dus meedoen aan TEN-T? Verder had de minister het over de EIB en over meer kansen. Dat is mij uit het hart gegrepen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou daar even de topografische kaart bij moeten pakken.

De heer **De Rouwe** (CDA): U mag het ons ook later, schriftelijk melden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal even nagaan welke havens precies hieronder vallen en welke niet. Het gaat om de drie grote corridors: Rotterdam-België, Rotterdam-Duitsland en Amsterdam-Duitsland.

De **voorzitter**: U komt hierop terug?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik zal zorgen dat het lijstje voor de commissie beschikbaar is. Wij sturen een kaartje. Daarop kunnen de leden precies zien welke havens aan die corridors liggen.

Er is gevraagd of de Nederlandse havens ook kunnen profiteren van TEN-T. Zeker. We hebben voor de financiering van het Europese infra-beleid TEN-T waarschijnlijk een budget van 13,2 miljard tot 2020. Daarbij komt 10 miljoen dat uitsluitend is bestemd voor cohesielanden. Ik zei al dat er in totaal negen multimodale corridors zijn. In totaal zijn er 83 zeehavens. De havens van Amsterdam en Rotterdam, en Zeeland Seaports voldoen aan de geldende criteria en liggen aan de drie corridors die ik zojuist noemde en dus ook aan een van de negen corridors. Ik zei zojuist al waar dit nog meer een plek kan krijgen. Bijvoorbeeld de sluis bij IJmuiden en de sluis bij Terneuzen zijn bekende projecten. Ik heb gezegd dat die door ons expliciet onder de aandacht van de Europese Commissie worden gebracht.

Worden regels uit eerdere verordeningen teruggehaald? In 2007 was er een mededeling. Daaruit zijn dus geen regels voortgekomen. Wij doen uiteraard wel een algemene scan van alle richtlijnen, verordeningen en regels van Europa die we kennen. Die scan doet ons ministerie samen met een aantal soortgelijke ministeries van andere landen. Wij vinden immers dat wij het niet alleen moeten hebben over de nieuwe regelgeving. Die nieuwe regelgeving moeten we goed toetsen op subsidiariteit en proportionaliteit. Wij moeten echter ook even terugkijken. Zijn er in het verleden rare dingen gerealiseerd? Ik doel op administratieve rompslomp die we nu helemaal niet meer willen, of te veel vergunningverlening waarbij je je kunt afvragen of een en ander wel strikt noodzakelijk is. Wij streven bij projecten als de Omgevingswet in Nederland al naar «lean». Datzelfde proberen wij bij deze Europese regelgeving in te brengen. Veel andere landen zijn daarover enthousiast en steunen ons daarbij.

De heer Bashir heeft een vraag gesteld over de bevordering van short sea shipping. Dit valt weliswaar niet onder de verordening, maar de heer Bashir vraagt wat ik doe aan het bevorderen van Blue Belt. Wij zijn ambtelijk akkoord met het voorstel in de mededeling van de Europese Commissie waarin staat dat Blauwe Gordel naar een scheepvaartruimte zonder grenzen gaat. Het BNC-fiche wordt binnenkort aan het kabinet voorgelegd. De belangrijkste doelstelling van het pakket Blauwe Gordel dat de Europese Commissie voorstelt, is het verbeteren van de concurrentiepositie van de zeevaart ten opzichte van andere vervoerswijzen. Dit moet gebeuren door administratieve lasten terug te dringen. Verwacht wordt dat in ieder geval de efficiency van de zeevaart binnen de Europese Unie wordt verbeterd. De kosten zullen dalen zodra Blauwe Gordel een feit is. Daardoor wordt ook de concurrentiepositie van de Europese rederijen, verladers en producenten positief beïnvloed. Oftewel, nog voordat we dit onderwerp in het kabinet hebben besproken, hoort de commissie al welke kant het opgaat.

De heer **Bashir** (SP): Om een tweede termijn te voorkomen, wil ik nog één, misschien wat technische vraag stellen. Stel nu dat in plaats van voor een verordening zou zijn gekozen voor een richtlijn. Dan hadden we hieraan meer een eigen invulling kunnen geven. Kan de minister wellicht daarop inzetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb daarover al iets gezegd toen ik het had over proportionaliteit. Waarom is er zo'n zwaar instrument in plaats van een richtlijn? Voor het level playing field is een verordening te prefereren. Het is de vraag of dit politiek haalbaar is. Er is namelijk sprake van een grote diversiteit bij beheer en bij de dienstverlening in de Europese zeehavens. Een richtlijn zie ik meer als een terugvaloptie. Met de voorgestelde verordening wordt gewoon beter gezorgd voor een level playing field dan met een richtlijn. Met een verordening is een en ander immers in zijn geheel bindend. Ik heb zojuist ook geprobeerd uit te leggen dat er bij een richtlijn veel meer sprake is van vrijheid voor de individuele lidstaten. Met zo'n richtlijn worden de problemen die we nu hebben met staatssteun, transparantie en marktwerking dus wat mij betreft onvoldoende opgelost.

De discussie zal echter uiteindelijk over het totaalplaatje gaan. Dan zal de vraag centraal staan of de verordening uiteindelijk ook door Nederland zodanig is te amenderen dat wat er overblijft voor ons land echt aantrekkelijk is. Hoe zit het dan met de andere lidstaten? Ik heb al gezegd dat het best mogelijk is dat een verordening uiteindelijk geen steun krijgt, maar een richtlijn wel. Andere lidstaten kunnen immers minder bemoeienis wensen, bijvoorbeeld op het vlak van staatssteun of van transparantie. Het is duidelijk dat hierover nog een strijd moet worden gevoerd. Om de dingen die we wél belangrijk vinden te realiseren, hebben we echter de verordening nodig.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar inbreng. Hebben de leden behoefte aan het houden van een tweede termijn?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Wat mij betreft hoeven we geen tweede termijn te houden, want we zijn het volgens mij erg eens met de lijn die de minister kiest.

Ik heb een vraag gesteld over het onderzoek en het loodswezen. Daarop is nog geen antwoord gekomen. Valt het loodswezen sowieso niet onder de verordening, of heeft de minister daarvoor nog een knokpartij in Europa nodig?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, zeker. Dat is een van de zorgpunten die ik noemde. Ik heb gemeend dat ik de vraag van de heer De Vries daarmee voldoende had beantwoord. Over het Nederlandse arrangement dat wij nu kennen, zijn we gewoon tevreden, want het werkt goed. Ik wil daarom echt zekerheid krijgen van de Europese Commissie dat dit arrangement gewoon in stand kan worden gehouden. Die zekerheid heb ik nu niet. Het onderzoek is dus eigenlijk ook de dialoog: we willen gewoon die zekerheid hebben. Als we die niet kunnen krijgen, zitten we uiteraard nog veel starder in de vervolprocedure. We zullen daarin minder star zitten als de Europese Commissie kan zeggen: nee, u behoudt de mogelijkheid om zelf arrangementen te maken die goed zijn.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de commissieleden verder geen vragen meer hebben. Tijdens dit algemeen overleg zijn de volgende toezeggingen gedaan.

- De minister stuurt de Kamer een kaartje met de route van de TEN-T-corridors en de havens die daaronder vallen. De heer De Rouwe heeft hierom gevraagd.
- De minister zal de Kamer regelmatig op de hoogte houden van de vorderingen van de onderhandelingen op basis van de door het lid De Boer uitgesproken en in dit verslag verwoorde lijst punten. De minister zal de Kamer hierover informeren als het verloop van de onderhandelingen daar aanleiding voor geeft. Het is dus mogelijk dat de Kamer hierover elke week wordt geïnformeerd, maar het is ook mogelijk dat

dit veel minder vaak nodig is. De Kamer vertrouwt erop dat de minister haar hierover zorgvuldig zal informeren.
Tot zover de toezeggingen. Ik concludeer dat de Kamer geen behoefte heeft aan het houden van een VAO. Het behandelvoorbehoud is daardoor met de sluiting van dit algemeen overleg opgeheven.
Ik dank de minister, de ambtenaren, de Kamerleden, de ondersteuning en de mensen op de publieke tribune voor hun aanwezigheid.

Sluiting 17.45 uur.