

Vergaderjaar 2012–2013

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 73

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2013

In vervolg op mijn toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg Scheepvaart/Binnenvaart op 19 januari 2012 (Kamerstuk 30 523, nr. 68) en bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op 22 november 2012 (Handelingen II, 2012/2013, nr. 26 item 5, blz. 11–37 en item 8, blz. 41–73), informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- de voortgang van de activiteiten van het Transitiecomité Binnenvaart;
- het al dan niet hanteren van bodemtarieven voor de binnenvaart in andere EU-lidstaten;
- mogelijkheden van aanpak van de crisis in de binnenvaart;
- de voortgang in het loodsendossier.

Voortgang activiteiten Transitiecomité Binnenvaart

Over de voortgang van de activiteiten van het Transitiecomité Binnenvaart heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd per brief van 25 oktober 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 66). Over de voortgang sindsdien kan ik u het volgende melden.

In eerdere AOs heb ik aangegeven veel belang te hechten aan de bundeling van krachten in de binnenvaart door het samengaan van de drie grootste binnenvaartbrancheorganisaties (Binnenvaart Branche Unie, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer) in één sterke, ketenbrede binnenvaartorganisatie. Dit naar aanleiding van het advies van de Binnenvaartambassadeur, die in zijn rapport (Kamerstuk 30 523, nr. 46) stelde dat het essentieel is dat de organisatie van de binnenvaartsector verbetert en dat de structuur verandert, opdat het potentieel van de binnenvaartsector beter benut kan worden en de sector beter bestand is tegen conjuncturele tegenslag. Het belang van deze structuurversterking heeft in het afgelopen jaar alleen maar meer urgentie gekregen.

Aan het samengaan van de drie organisaties is de afgelopen periode hard gewerkt binnen het Transitiecomité Binnenvaart, onder leiding van onafhankelijk voorzitter Arie Kraaijeveld. Betrokken partijen hebben inmiddels met elkaar de contouren bepaald van de nieuwe ketenbrede organisatie: Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Om ook daadwerkelijk tot zo'n nieuwe organisatie te komen moet uiteraard een groot aantal vraagstukken, van soms heel praktische aard, opgelost worden. Dit is met name geen eenvoudig proces, omdat de drie samenstellende organisaties op diverse punten wezenlijk anders in elkaar zitten. Zo is de voorbije periode o.a. een financiële risicoanalyse uitgevoerd, is gewerkt aan nieuwe statuten, is gesproken over stemverhoudingen en contributieregelingen, en is een concept integratieovereenkomst opgesteld. Ik ben verheugd te horen dat over veel van de vraagstukken inmiddels overeenstemming is bereikt en werkbare oplossingen zijn uitgewerkt. Ik reken er op dat de betrokken partijen ook de laatste hobbels voortvarend weten weg te nemen.

Naar ik heb begrepen, streven de betrokken partijen er naar om in het voorjaar van 2013 tot definitieve overeenstemming te komen over de integratie van de bestaande organisaties. Met als doel om met ingang van 2014 ook als nieuwe juridische entiteit verder te gaan, waarbinnen ruimte blijft bestaan voor de eigen identiteit van de samenstellende delen. Partijen hebben aangegeven om reeds in de eerste helft van 2013 te willen komen tot een integratie van bureauactiviteiten. Het ligt daarbij uit oogpunt van doelmatigheid en effectiviteit in de rede om er naar te streven binnen de nieuwe governancestructuur ook Bureau Voorlichting Binnenvaart, Bureau Telematica Binnenvaart en het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart op te nemen.

Samenwerking en marktwerking

In opdracht van het Transitiecomité is door The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE) een analyse uitgevoerd naar marktwerking en samenwerking in de binnenvaart. In het onderzoek is gekeken naar de structuur van de keten in de binnenvaart, en de positie van de verschillende schakels daarin. Rode draad in het onderzoek is het belang om als binnenvaartpartijen meer samen te werken om daarmee o.a. een sterkere marktpositie ten opzichte van grotere of beter georganiseerde spelers in te kunnen nemen, een beter capaciteitsmanagement te kunnen voeren en meer kwaliteit richting klanten/verladers te kunnen bieden. Het onderzoek inventariseert een aantal mogelijkheden om tot meer samenwerking te komen. De conclusie luidt dat samenwerking kan bijdragen aan structuurversterking, maar dat samenwerking vanuit de bedrijven zelf moet komen. Er zijn in 2012 door de sector bijeenkomsten georganiseerd om samenwerking meer onder de aandacht van de leden te brengen. Ik ben er van overtuigd dat de nieuwe organisatie BLN hierin een belangrijke rol kan spelen.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is gestart met een pilot Prijsindex Binnenvaart. Deze pilot is ontwikkeld in samenwerking met BBU en CBRB en biedt voor verschillende deelmarkten, vaargebieden en goederensoorten inzicht in de volatiliteit van de prijs. Een dergelijke prijsindex dient bij te dragen aan een grotere markttransparantie voor binnenvaartondernemers. De pilot van het CBS zal lopen tot eind 2013 en wordt dan geëvalueerd.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid

Duurzaamheid wordt steeds belangrijker in logistieke ketens. Verladers gaan steeds meer op zoek naar logistieke dienstverleners die hen kunnen

faciliteren op het gebied van vergroening. Zo zijn ook in het afgelopen jaar vanuit het door mijn ministerie gefinancierde project Maatwerkvoorziening Verladers weer diverse grote verladers er toe gebracht om meer van de binnenvaart gebruik te maken. Een vergelijkbaar resultaat heb ik, in het kader van het programma Beter Benutten, bereikt door een deal te sluiten met het regionale bedrijfsleven in Zuidoost Brabant. Concreet levert deze deal een verschuiving op van 600 vrachtwagens per dag van de weg naar het water.

De ontwikkeling van binnenvaart op LNG verloopt voortvarend. Inmiddels is op initiatief van Nederland voor vier binnenschepen internationaal toestemming verkregen om bij wijze van pilot op deze schone brandstof te varen. Deze toestemming is nodig omdat de huidige internationale regelgeving het varen op LNG niet toestaat. Nederland maakt zich internationaal sterk om in 2013 voor meer schepen toestemming te krijgen om op LNG te gaan varen. Helaas zijn nog niet alle landen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in gelijke mate overtuigd van het belang hiervan. Tevens zal Nederland in 2013 in de CCR voorstellen doen om het varen op LNG structureel mogelijk te maken, daarbij gebruik makend van de in de pilots opgedane ervaringen. In juni 2012 is de Green Deal «LNG: Rijn en Wadden» ondertekend door Minister Verhagen, Staatssecretaris Atsma en een consortium van private partijen. Doel van de Green Deal is een robuust gebruiksvolume te creëren, zodat LNG een competitief alternatief wordt voor de traditionele brandstoffen in de scheepvaart en het zware wegtransport. Mijn ministerie richt zich in de Green Deal voornamelijk op het wegnemen van belemmeringen op het gebied van regelgeving.

De door mijn ministerie geïnitieerde prijsvraag «De Binnenvaart Maakt Schoon Schip» (voorheen Milieuvverbeterplannen genoemd) heeft drie winnaars opgeleverd die hun groene innovatie mogen demonstreren aan boord van een bestaand schip. Doel van deze demonstratieprojecten is te komen tot een betaalbare vorm van emissiereductie, die breed toepasbaar is in de binnenvaart. Kennis die in het traject wordt ontwikkeld, komt beschikbaar voor geïnteresseerde partijen. In de loop van 2013 worden de resultaten van de drie demonstratieprojecten verwacht. In totaal heb ik een bedrag van € 2,5 mln. geïnvesteerd in dit project.

Vanuit de sector wordt op dit moment gewerkt aan het opzetten van een Innovatieschuur, waarin sector, kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan kosteneffectieve oplossingen voor schonere schepen. Trekker van het project is het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). Met het Havenbedrijf Rotterdam is overeengekomen om een deel van de stimuleringsgelden voor schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam beschikbaar te stellen. Een kwartiermaker is aangetrokken om een nadere invulling te geven aan de plannen. Ik heb met de initiatiefnemers van de Innovatieschuur afgesproken om, nadat zij hun plannen nader hebben uitgewerkt, met hen het gesprek aan te gaan om te zien hoe de activiteiten van mijn ministerie (waaronder de bovengenoemde prijsvraag) en het initiatief van de Innovatieschuur elkaar maximaal kunnen versterken.

Vorig jaar meldde ik u al dat Nederland samen met Duitsland het initiatief had genomen om met voorstellen te komen om bestaande binnenschepen versneld schoner te laten opereren. De Europese Commissie heeft dit initiatief inmiddels omarmd, en werkt nu in het kader van het NAIADES II programma aan een pakket maatregelen voor het verschoneren van bestaande binnenschepen. Mijn ministerie is nauw betrokken bij de uitwerking hiervan. Maatregelen voor bestaande motoren worden in

samenhang beschouwd met de binnenkort verwachte regelgeving voor emissienormen voor nieuwe binnenscheepsmotoren.

De Stichting Green Award heeft al ruim 400 certificaten uitgegeven aan binnenschepen die voldoen aan de duurzaamheidseisen van de Green Award voor de binnenvaart. Verscheidene havens geven inmiddels kortingen op havengelden voor binnenschepen met een Green Award certificaat, en enkele banken betalen mee aan de certificaatskosten van hun klanten.

Professionalisering en scholing

De samenstelling van de binnenvaartsector verandert. De toenemende uitstroom van ouderen vraagt om een grote instroom aan jongeren. Voor de toekomst van de binnenvaart is het van groot belang dat de toegang tot de arbeidsmarkt vereenvoudigd en de aantrekkelijkheid van het beroep versterkt worden. Nederland heeft daarin internationaal een voortrekkersrol. Het afgelopen jaar heeft mijn ministerie samen met de sector diverse initiatieven genomen. Zo is onder meer gewerkt aan het mogelijk maken om de belangrijkste functies aan boord (schipper en matroos) sneller te bereiken door middel van praktijkexamens. Dit is met name aantrekkelijk voor zij-instromers. Sinds 1 januari 2012 is daartoe in Nederland het praktijkexamen schipper binnenvaart in het leven geroepen, en vanaf 1 januari 2013 is het ook mogelijk het praktijkexamen matroos binnenvaart af te leggen. Nederland zet daarbij tevens in op het internationaal bevorderen van het gebruik van vaarsimulators.

Daarnaast heeft de Europese Commissie het initiatief genomen om binnen Europa de beroepskwalificaties voor varend personeel te harmoniseren, zodat uitwisselbaarheid van personeel wordt vergemakkelijkt, en tekorten makkelijker kunnen worden opgelost. Mogelijk leidt dit nog in 2013 tot een richtlijnvoorstel. Nederland is bij de uitwerking van deze plannen nauw betrokken.

De eisen aan het binnenvaartberoep nemen toe. Om de groeiende en veranderende behoefte vanuit de sector op het gebied van educatie het hoofd te bieden, hebben werkgevers- en werknemersorganisaties een zelfstandige stichting opgericht: het Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB). Het OCB voert de gezamenlijk overeengekomen activiteiten uit die zijn vastgelegd in het meerjarenplan 2010–2015. De bekostiging van het OCB komt voort uit CAO afspraken tussen werkgeversorganisaties en vakorganisaties binnen de sector. De nieuwe CAO-onderhandelingen zijn in december 2012 afgerond, waarmee voor het eerst sinds jaren weer sprake is van CAO afspraken tussen werkgevers en vakorganisaties in de binnenvaart. De CAO afspraken zijn inmiddels voorgelegd aan mijn collega van SZW om algemeen verbindend verklaard te worden.

Innovatieve logistieke concepten en impuls voor de containerbinnenvaart

Het project NextLogic (voorheen: Ketenoptimalisatie Containerbinnenvaart) richt zich op de reductie van de huidige inefficiënties in de logistieke keten van de containerbinnenvaart. In dit project werken alle relevante ketenpartijen in de containerbinnenvaart samen, waaronder het Havenbedrijf, de grote zeeterminals, de containeroperators in de binnenvaart, de inland terminals en mijn ministerie. Om een betrouwbaar en concurrerend containerbinnenvaartproduct te realiseren, wordt gewerkt aan concrete pilots om lading te bundelen, met als doel om de keten (waaronder de haven van Rotterdam) efficiënter te maken. Verbetering van informatie-uitwisseling wordt bereikt door het verbinden van systemen aan een open informatieplatform. Daarmee heeft Nextlogic

een directe link met de initiatieven vanuit de Topsector Logistiek. Partijen werken aan de voorbereiding van een pilot.

Bodemtarieven binnenvaart in andere EU-lidstaten

Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer reeds per brief van 22 december 2009 geïnformeerd over bodemtarieven in de binnenvaart (Kamerstuk 30 523, nr. 42). Op basis van de uitkomsten van een juridische analyse door de Landsadvocaat is destijds geconcludeerd dat bodemtarieven in de binnenvaart niet geoorloofd zijn, met name vanwege Richtlijn 96/75/EG (bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart). Voor een nadere toelichting op die conclusie verwijs ik u naar de bijlage bij het betreffende Kamerstuk.

Tijdens het AO van 19 januari 2012 heb ik toegezegd bij andere EU-landen te zullen informeren naar het hanteren van een bodemtarief. Tijdens het AO werd Frankrijk genoemd als land waar bodemtarieven zouden bestaan. Omdat België in perspublicaties genoemd is als land waar bodemtarieven gehanteerd zouden worden, heb ik onze Zuiderburen eveneens benaderd. Er zijn geen aanwijzingen dat in andere EU-landen sprake is van het hanteren van bodemtarieven.

In antwoord op mijn vraag hebben de verantwoordelijke ministeries in Frankrijk en België aangegeven dat het hanteren van een bodemtarief niet is toegestaan op grond van Europese richtlijnen, en dat derhalve in geen van beide landen sprake is van het hanteren van wettelijk vastgestelde bodemtarieven. Net als in Nederland is het uitgangspunt van de Franse en Belgische autoriteiten dat alleen de markt de verhouding tussen vraag en aanbod van binnenvaartcapaciteit kan bepalen.

In Frankrijk is wel in het Wetboek Vervoer (*Code des Transports*, artikel L4463-2) vastgelegd dat het een dienstverlener in de binnenvaart niet is toegestaan om een lagere prijs te berekenen dan de kosten die de lasten van de wettelijke en reglementaire vereisten moeten dekken. Het betreft hier burgerlijk recht, hetgeen betekent dat deze regel door de rechter toegepast kan worden wanneer een marktpartij een beroep hierop doet. Naar ik heb begrepen heeft deze bepaling nog nooit tot een veroordeling geleid.

In België bestaat geen specifieke regelgeving voor prijsvorming in de binnenvaart. Voorstellen om vervoer dat verricht wordt tegen een «ongeoorloofd lage prijs» via de gang naar de rechter te bestraffen, maakten wel deel uit van het Voorontwerp van Wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit, van augustus 2010. Dit onderdeel is na het aantreden van de huidige federale regering in België echter geschrapt uit het betreffende wetsvoorstel.

Mogelijkheden van aanpak van de crisis in de binnenvaart

Bij de behandeling van de begroting van mijn ministerie op 22 november jl. heb ik uw Kamer aangegeven bereid te zijn om nogmaals de korte termijn mogelijkheden van een crisisaanpak in de binnenvaart te verkennen, in het bijzonder de mogelijkheid tot capaciteitsreductie in het kader van een zogeheten crisiskartel. Ik heb daarbij aangegeven dit te willen doen op basis van voorstellen vanuit de sector binnen de context van het Transitiecomité Binnenvaart, en dat voorstellen dienen te passen binnen de kaders van de mededinging.

Ik heb toen tevens aangegeven op voorhand niet optimistisch te zijn. In 2009 en 2010 heeft de sector, samen met mijn ministerie, immers ook al

diverse pogingen ondernomen om tot korte termijn maatregelen te komen. Zo heeft de sector in 2009 een oplegging uitgewerkt met als doel schepen tijdelijk aan de kant te leggen in afwachting van betere tijden. Deze regeling werd door de NMa echter strijdig geacht met mededingingswetgeving. Ook heeft mijn ambtsvoorganger in 2009 de Europese Commissie verzocht om een crisis in de binnenvaart uit te roepen. De Commissie heeft toen geen gevolg gegeven aan het Nederlandse verzoek omdat er volgens haar geen sprake was van een ernstige verstoring van de markt, zoals omschreven in de Richtlijn 96/75/EG. De Commissie oordeelde dat de crisis primair conjunctureel van aard was en niet specifiek voor de binnenvaartsector. Het Nederlandse verzoek werd ook door geen enkele andere lidstaat gesteund.

In 2010 heeft daarop de Binnenvaartambassadeur, in samenspraak met een groot aantal spelers uit de sector, een uitgebreide verkenning gedaan van mogelijkheden om op korte termijn de effecten van de crisis op de binnenvaart aan te pakken. Zijn conclusie luidde toen dat er geen opties zijn die:

- Op korte termijn effectief zijn;
- Kunnen rekenen op voldoende draagvlak bij alle sleutelspelers;
- Passen binnen de kaders van Europese en nationale mededingingsregels.

De Binnenvaartambassadeur heeft daarop voorgesteld de aandacht vooral te richten op structuurversterking van de binnenvaartsector voor de langere termijn, opdat de sector haar potentieel beter weet te benutten en weerbaarder wordt tegen economische tegenslag. Om aan die structuurversterking invulling te geven is begin 2011 het Transitiecomité Binnenvaart opgericht.

Dit alles laat onverlet dat ik begrip heb voor de moeilijke financiële situatie waarin menige binnenvaartondernemer zich thans bevindt. Daarom heb ik, conform de toezegging aan uw Kamer, de sector uitgenodigd nogmaals met concrete voorstellen te komen. Ik ben van mening dat het initiatief voor een korte termijn aanpak van de huidige overcapaciteit in de binnenvaart bij de sector zelf ligt. De binnenvaartsector staat na afstemming met de andere betrokken private partijen (incl. verladers en financiers) ook voor de opgave om te toetsen of initiatieven verenigbaar zijn met het mededingingsrecht. De formele beoordeling van initiatieven is tenslotte aan de mededingingsautoriteiten: de NMa op nationaal en de Europese Commissie op Europees niveau.

Ik wil benadrukken dat voorstellen alleen kans van slagen hebben als deze aan de drie door de Binnenvaartambassadeur genoemde criteria voldoen. Dat wil zeggen dat voorstellen op korte termijn effect moeten hebben, op breed draagvlak onder alle relevante partijen moeten kunnen rekenen en mededingingsrechtelijk passend zijn. Gezien het benodigde brede draagvlak heb ik de uitnodiging met name gericht aan het Transitiecomité Binnenvaart. Een nieuw en uitgewerkt voorstel heb ik nog niet mogen ontvangen. Naar ik heb begrepen wordt hieraan momenteel nog binnen het Transitiecomité gewerkt. Zodra ik een voorstel ontvangen heb, zal ik uw Kamer hierover berichten.

In de tussentijd heb ik van enkele individuele partijen uit de binnenvaartsector, alsmede van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) voorstellen toegezonden gekregen. In het bijzonder wordt door de ASV gevraagd om de introductie van bodemtarieven en een door de overheid te bekostigen oplegging om tijdelijk overcapaciteit uit de markt te halen. Beide voorstellen acht ik niet wenselijk en passen naar mijn oordeel niet binnen de bovengenoemde drie criteria.

Voortgang loodsensdossier

Naar aanleiding van mijn brief van 24 juni 2011 (Kamerstuk 30 490, nr. 20) aan uw Kamer en het Algemeen Overleg daarover op 19 januari 2012, wil ik uw Kamer informeren over de voortgang in het loodsensdossier. Mijn inzet in het loodsensdossier is gericht op het verbeteren van de loods-dienstverlening en het toezicht daarop van de Nederlandse Mededin-gingsautoriteit (NMa). De inzet vertaalt zich in verschillende acties¹.

Aan het verbeteren van de innovatie en differentiatie in de loodsdiens-ten-ning wordt continue invulling gegeven door de rijkshavenmeesters en het loodswezen in afstemming met de sector. Aan de basis ligt het Innovatieplan 2010–2020². Het plan markeert de hernieuwde samen-werking tussen rijkshavenmeesters en loodswezen in de veiligheidsketen in de zeehavens.

De hernieuwde samenwerking werkt als aanjager om met andere betrokken partijen innovaties door te voeren in de veiligheidsketen. Met de innovaties wordt een bijdrage geleverd aan het optimaliseren van het logistieke proces rondom de afhandeling van zeeschepen. Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van de zeehavens en bereikbaarheid vanaf zee.

Voorbeelden van gerealiseerde innovaties zijn de WESP (Westerschelde-Planner), ANMS (Amsterdam Navigator Marginal Ships), het VTM convenant tussen rijkshavenmeester en het loodswezen in het zeehaven-gebied Rotterdam-Rijnmond en het gezamenlijk onderzoek naar de verdergaande mogelijkheden van loodsen op afstand.

Ten behoeve van de flexibilisering van de loodsplicht hebben de rijks-havenmeesters en het loodswezen gezamenlijk een voorstel bij mij ingediend³. In reactie daarop heb ik onlangs een voorstel ontvangen van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Op basis van beide voorstellen ga ik met betrokken partijen, inclusief de sector, de flexibilisering van de loodsplicht uitwerken.

Gemeenschappelijk uitgangspunt is het bieden van maatwerk in de verlening van vrijstelling van de loodsplicht. Een vrijstelling die is gebaseerd op een beoordeling van kapitein, schip en bestemming. Het onderwerp en de regelgeving is complex; eind 2013 wil ik uw Kamer informeren over het resultaat. Ik verwacht in 2014 de regelgeving te wijzigen, inwerkingtreding kan dan in 2015 plaats vinden.

Om de administratieve lastendruk van het toezicht op het loodswezen terug te brengen hebben de NMa en het loodswezen in onderlinge samenwerking een aantal procedurele afspraken gemaakt. Door die afspraken worden de administratieve lasten van het toezicht beter beheersbaar en enigszins verlicht. Daarnaast is het proces van tarief-stelling verbeterd na evaluatie van het proces waarlangs de loodsgeldta-rieven zijn vastgesteld in 2012. Bovendien zijn tussen beide partijen afspraken gemaakt over de afwikkeling van een aantal lopende bezwaarzaken.

Naast deze verbeteringen in het proces van toezicht en in de onderlinge samenwerking tussen NMa en het loodswezen, wil ik de inhoud van het toezicht waar mogelijk verbeteren. Hiervoor maak ik gebruik van de eerste wettelijk verplichte evaluatie van het toezicht. Eind 2013 wil ik uw Kamer informeren over het resultaat van de evaluatie en de vervolgstappen om het toezicht op het loodswezen te verbeteren.

¹ Zie bijlage 1 bij Kamerstuk 30 490, nr. 20

² Zie bijlage 2 bij Kamerstuk 30 490, nr. 20

³ Zie bijlage 4 bij Kamerstuk 30 490, nr. 20

Aan het uitwerken van een nieuwe loodsgeldtariefstructuur is in nauwe samenwerking tussen het loodswezen, de sector en mijn ministerie uitvoering gegeven. Ik heb uw Kamer in mei 2012 geïnformeerd over het resultaat (Kamerstuk 30 490, nr. 23). Met de nieuwe loodsgeldtariefstructuur komt een einde aan de omstrede afbouw van de kruisfinanciering binnen het loodswezen. De implementatie loopt. De nieuwe loodsgeldtariefstructuur treedt per 1 januari 2014 in werking.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus