

Vergaderjaar 2013–2014

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 65**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 11 augustus 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 10 juni 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 mei 2014 met informatie omtrent besluitvorming door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 61);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 februari 2014 inzake het rapport exportverkenning binnenvaartschepen en de eindrapportage van de voorzitter van het Transitieproces (Kamerstuk 30 523, nr. 82);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2014 met antwoorden op vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de afvalafgifte in de binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 60);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 maart 2014 inzake onderzoek naar de concurrentieverhoudingen tussen de zeehavens van Duitsland, Frankrijk, Nederland, Vlaanderen en het Verenigd Koninkrijk (Kamerstuk 29 862, nr. 24);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2014 inzake herziening van de loodsplicht (Kamerstuk 31 409, nr. 62);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 maart 2014 inzake evaluatie van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium (Kamerstuk 30 862, nr. 98);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2014 met een lijst van vragen en antwoorden over de evaluatie van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium (Kamerstuk 30 862, nr. 99);**

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

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

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

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, De Rouwe, Smaling en Albert de Vries,

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

Aanvang 16.10 uur.

De **voorzitter**: Ik heet welkom bij het algemeen overleg over de scheepvaart de Minister van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via internet. In de eerste termijn hanteren we een spreektijd van ongeveer vier minuten per fractie. Ik pin u niet op exact vier minuten vast. Het mogen er ook viereneenhalf of vijf worden, maar dan houdt het op. Dat merken de woordvoerders dan aan mijn strenge blik. Ik heb een paar mededelingen. De heer De Rouwe, die spreekt namens het CDA, moet het debat om 17.00 uur verlaten. De heer Smaling, die spreekt namens de SP, is wat later. Mevrouw De Boer van de VVD is nog aan het bellen en weet nog niet dat het debat inmiddels is begonnen. Dat zal ze zo wel merken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Ik heb moeite met vier minuten spreektijd, maar ik doe mijn best. We danken de Minister voor het rapport van de Erasmus Universiteit en Ecorys. Dit bevestigt wat de PvdA al meerdere keren aan de orde heeft gesteld. Met name Duitsland en België verstoren het gelijke speelveld tussen zeehavens door staatssteun. Dit leidt tot verschillen in tarieven. Die verschillen zorgen ervoor dat reders minder vaak voor Nederlandse havens kiezen. Dat zet banen in Nederland op de tocht. Het speelveld wordt verder verstoord door grondprijzen voor bedrijfsvestigingen, door soepelere veiligheids- en milieuregels, door minder stringente handhaving, soms door slechtere arbeidsvoorwaarden en door fors lagere tarieven voor inspectiediensten. Deze ongelijkheid moet in een modern Europa, waarin banen en een gelijk speelveld centraal moeten staan, aangepakt worden. Nederland moet dat niet doen door ook staatssteun te verlenen en soepeler te zijn in de regelgeving binnen de marges die de EU ons daarvoor ons inziens ten onrechte biedt. Nederland moet de ongelijkheid aanpakken door een duidelijk stappenplan waarin de omgang met regels en staatssteun transparant wordt gemaakt en afspraken worden gemaakt over het binnen een aantal jaren afbouwen van de verschillen. Wat ons betreft gaat de Europese havenverordening niet over marktwerking tussen haven-diensten, maar over het vastleggen van sluitende afspraken over een gelijk speelveld tussen Europese havens.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even, want er is een interruptie van mevrouw De Boer. Ik had nog niet gezegd dat we het in de eerste termijn moeten doen met twee interrupties.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben blij dat de PvdA aangeeft dat we een beter speelveld op Europees niveau kunnen creëren als er minder regels zijn. Is de PvdA bereid om dit punt te bekijken? De Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) is bijvoorbeeld zo'n instantie die efficiënter kan opereren. We kunnen bekijken of we iets aan die regels kunnen doen. Zo kunnen we toewerken naar een level playing field bij zeehavens. Ik ben blij dat de heer De Vries wijst op de regels. Kan hij concreet benoemen welke regels? Kan hij me daarbij steunen?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): We verschillen enigszins van mening met de VVD. Er moet een gelijk speelveld komen, maar niet door het organiseren van een race to the bottom. Wij moeten niet ook alle milieuregels soepeler interpreteren, slechtere arbeidsvoorwaarden vaststellen of de grondprijzen verlagen. De Minister moet in Europees verband streven naar een gelijk speelveld waardoor andere landen dezelfde normen gaan hanteren. Die normen hoeven niet altijd lager te zijn. Als de inspecties van de NVWA efficiënter en goedkoper uitgevoerd kunnen worden, moeten we dat natuurlijk niet nalaten. We zijn er niet voor om de normen lager te stellen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat bedoelt de heer De Vries dan met minder regels? Op een zeker moment moet je stappen durven zetten en niet alleen maar zeggen dat minder regels meer banen opleveren. De heer De Vries vindt mij dan onmiddellijk aan zijn zijde. Om welke regels gaat het? Ik noemde het concrete voorbeeld van de NVWA. Ik ben blij dat de heer De Vries aangeeft dat we misschien moeten bekijken hoe die efficiënter kan functioneren. Daarin kunnen we elkaar vinden. Ik ben benieuwd naar andere voorstellen voor minder regels, want dat kan inderdaad meer banen opleveren.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Mevrouw De Boer heeft mij niet letterlijk horen zeggen dat het per se om minder regels gaat. Het gaat om een gelijke interpretatie van regels. Er is een verschil als in Nederland de stikstofnorm op 1 mol per jaar staat en in Duitsland op 20 mol. Ik pleit er niet voor om dan ook maar de Duitse norm te hanteren. Ik pleit ervoor dat de Minister in internationaal verband kijkt op welke manier we in een aantal stappen op een gelijk niveau kunnen komen. Dat is dan niet per se het laagste niveau, maar het niveau dat nog een beetje rekening houdt met het milieu.

Ik noemde de Europese havenverordening. Het kan zijn dat het gelijke speelveld niet in deze verordening gerealiseerd moet worden, maar in de afspraken over maritieme strategie. Het maakt mij niet uit, als het speelveld maar stapsgewijs gelijk wordt. We vragen de Minister om zo spoedig mogelijk na het zomerreces de Kamer een duidelijk stappenplan te sturen waarmee ze het gelijke speelveld tussen de Europese havens denkt te herstellen.

Het is goed dat de Minister bovenop de knellende regels van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) zit en dat ze resultaten kan melden. We snappen dat er over alle punten onderhandeld moet worden.

Nederland is nu twee jaar voorzitter en daarvan zien we de voordelen. De Minister kan bijvoorbeeld initiatief nemen. Ziet de Minister het ook op deze manier? Hoe ziet de Minister de motie om voor schepen tot 86 meter de regelgeving in ieder geval te matigen, eventueel wat uit te stellen en misschien wel af te stellen? We vragen ons af of de Minister hiervoor voldoende haar best doet, gelet op de grote meerderheid in de Kamer die de motie heeft aangenomen.

Soms hebben we de regelgeving zelf in de hand en zijn we niet afhankelijk van internationale afspraken. Dat geldt bijvoorbeeld voor het verbod op alleenvaart op de Westerschelde. Dit verbod werkt kostenverhogend. Is het op alle trajecten en bij alle weersomstandigheden nodig? Er zijn recentelijk allerlei maatregelen genomen voor gescheiden vaarroutes op de Westerschelde. Ik heb me laten vertellen dat deze in jargon «fietspaden» genoemd worden. Is de Minister bereid om te bekijken of het verbod op alleenvaart gehandhaafd moet worden?

Ik kom op de overcapaciteit in de drogeladingsector. De aanmelding van de crisis door België lijkt een stille dood gestorven te zijn. De problemen blijven echter bestaan. Die gaan niet vanzelf over. We bedanken de Minister voor het onderzoek naar de exportmogelijkheden van binnenvaartschepen. Het is mooi dat hier kansen liggen. De PvdA verwacht niet

dat hiermee het hardnekkige probleem van overcapaciteit in de sector van de grotere schepen voor droge lading te tackelen is. Daarvoor is echt meer nodig.

Uit een gesprek met de banken is ons gebleken dat ze bereid zijn te praten over het uit de vaart nemen van schepen, wellicht ook in de tankervaart. Daarin is ook een flinke overcapaciteit ontstaan. Het terugbrengen van de capaciteit is naar onze mening een absolute voorwaarde om de sector weer een perspectief te bieden. Ik bedoel dan het perspectief dat deze oer-Hollandse sector eraan kan blijven bijdragen dat vervoer over water het wint van vervoer over de weg. Individuele schippers moeten hun krachten bundelen en de handen ineenslaan om up-to-date te blijven. Ieder voor zich lukt dit niet. Voor de banken is de vorming van coöperaties of pools een absolute voorwaarde om mee te doen. Ook banken vinden dat ze moeten stoppen met het zoeken naar individuele oplossingen en moeten overgaan tot een collectieve aanpak die de sector weer gezond maakt. Hierin zien we een taak voor de Minister. Zoek een bemiddelaar die met de partijen kan onderhandelen over een plan ter gezondmaking van de drogeladingsector en wellicht ook van de tankervaart. Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) en de banken zijn er klaar voor, maar kunnen kennelijk niet zelf het schip van de wal duwen. Wil de Minister hierbij het initiatief nemen?

Er is veel aandacht geweest voor het huisvuil van schippers. Ik snap dat de schippers er een probleem mee hebben. De Minister heeft haar best gedaan om met BLN tot overeenstemming te komen. We denken dat er wel alternatieven gevonden kunnen worden, maar misschien moeten de schippers hiertoe het initiatief nemen. Ik heb wat voorwerk gedaan. Ik heb met de VNG gesproken en met de Nederlandse Vereniging van Reinigingsdirecteuren. Veel gemeenten in dit land dragen de binnenvaart een warm hart toe. Wellicht zijn de schippers in staat om met de gemeenten tot een fijnmaziger en misschien goedkopere manier van ophalen te komen. Als dit lukt, wil de Minister er dan niet voor gaan liggen?

Op 17 juni dient er in Antwerpen een rechtszaak van Nederlands Loodswezen BV (NLBV) tegen het Vlaams gewest. NLBV heeft 8 miljoen euro van Vlaanderen tegoed. We betreuren het zeer dat dit soort kwesties tot de rechter moet komen. We hebben de Minister eerder gevraagd om met haar collega Crevits over deze kwestie te praten. Dat blijkt niet te lukken en nu komt die rechtszaak. Over het loodswezen is nog meer te zeggen, maar ik begrijp dat ik even moet matigen. Dit was dus mijn bijdrage in eerste termijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb veel verschillende punten, waaronder een aantal gezamenlijke punten met mijn collega van de PVV. De heer Graus kan vandaag helaas niet aanwezig zijn. Ik heb hem toegezegd de gezamenlijke punten ook namens hem in te brengen. Ik zal deze punten te zijner tijd even markeren. Ik kan en wil niet al zijn punten overnemen.

Een aantal toezeggingen staan al lange tijd open. Ik ga die niet herhalen. Er is een lijstje met toezeggingen die tijdens de debatten zijn gedaan. De Minister zegt daarin toe ergens op terug te komen of iets te laten weten. Dat lijstje is vrij compleet en is in te zien bij zowel de griffie als het ministerie. Het valt me op dat dit lijstje wel lang is. Er komen een aantal dingen in terug. We hebben bij het algemeen overleg Noordzee gevraagd naar het boeteregime, olielozingen en recidive-aanpak. We wachten op de vaargeulen voor de Waddeneilanden waarvoor toezeggingen zijn gedaan. Er is een toezegging gedaan voor een evaluatie over het bedienen van sluizen op afstand. Dit is in de afgelopen jaren onderwerp van pittige discussies geweest, waarover veel zorgen waren. Kan het lijstje met toezeggingen voor het zomerreces afgerond worden? Ik heb het idee dat een aantal toezeggingen al lange tijd openstaat, in ieder geval langer dan afgesproken is.

Uit het onderzoek naar de staatssteun voor zeehavens blijkt wat verwacht en vaak al gedacht en gezegd werd, namelijk dat er sprake is van oneerlijke concurrentie. Om die te ontdekken hoef je niet altijd naar Azië. Ook in Europa vindt die plaats. Het onderzoek is genoegzaam bekend en is in de media uitgebreid besproken. Het is voor ons van groot belang dat er een eerlijk en gelijk speelveld is. Dat zal hier niet betwist worden. Het ontbreken van een gelijk speelveld is nu geconstateerd, maar werd altijd al vermoed. Dit onderzoek is behoorlijk scherp. Wat gaat ermee gebeuren? Ik spreek op dit moment ook namens de PVV. Ik lees dat er voor de zomer een actieplan komt. Ligt dit op schema? Wanneer kunnen we het verwachten? Wat komt er precies in te staan?

Het Havenbedrijf heeft de Kamer een brief gestuurd met een vijftal punten. Ik vermoed dat die brief bekend is bij het ministerie, anders overleg ik hem graag. Worden het Havenbedrijf en de regionale havens volop betrokken bij dit actieplan? Op dat moment kunnen we zaken doen en zien we of het woord bij de daad gevoegd wordt.

Ik kan het beeld van de loodsen en de loodsplicht moeilijk inschatten. Misschien komt dit door een gebrek aan tijd. Aan de ene kant wil de Minister niet te veel regelen. Zo kennen we haar en over het algemeen krijgt ze daarvoor veel steun. Aan de andere kant heb ik geluiden gehoord dat het risico van een lappendeken bestaat. In Nederland bestaan overal verschillende regels die lokaal worden aangevlogen. Wij vinden een lokale aanpak altijd goed. Soms moet iets echter landelijk aangepakt worden om te voorkomen dat er een lappendeken ontstaat. Kent de Minister deze kritiek? Ziet ze dit probleem? Wat is ze voornemens te doen om te voorkomen dat er overal aparte regels gelden? Dit is voor ondernemers namelijk ook vervelend. Op het punt van de loodsplicht heeft men vaak goede bedoelingen met bijvoorbeeld vrijstellingen en het invoeren van lengteklassen. Ook hierbij ligt, hoe goedbedoeld ook, mogelijk een verzwaring van regels op de loer. Als de havenmeesters wordt gevraagd om met criteria voor de lengteklassen te komen, doemt gauw het beeld op dat het lokaal regelen hiervan misschien het tegenovergestelde effect heeft. Kent de Minister deze kritiek? Wat doet ze eraan?

Ik ga door met de binnenvaart. Het doet me genoegen dat het evenwicht in de zaal een beetje herstellende is. Dit debat werd altijd bijgewoond door heel veel mannen. Ik weet niet waarom. Ik zie dat er nu gelukkig ook een aantal ondernemende vrouwen aanwezig is, van wie ik er een paar ken. Die zitten hier niet voor hun lol, maar omdat ze aanlopen tegen de huisvuilproblematiek en de bekostiging daarvan. Ik heb hiernaar niet zo veel studie gedaan als de heer De Vries. Het blijft me verbazen dat de tegenstellingen zo groot zijn. De ene club zegt dat dit een faliekant foute aanpak is. Die zegt: we moeten dubbel betalen, we hebben in het verleden al betaald, de voorzieningen zijn gewoon niet goed. Er zijn andere clubs die zeggen dat het moet kunnen. Ik ben geen rechter en ik kan het niet beoordelen. Deze ondernemende dames hebben echt wel wat beters te doen dan hier te zitten. Die hebben werk zat. Ze zitten hier niet voor hun plezier. Het probleem wordt steeds manifester. Ik vraag de Minister om tafel te gaan zitten met de hier aanwezige partijen, die vandaag een petitie hebben aangeboden. Wil de Minister bekijken of ze met deze partijen tot een oplossing kan komen of in ieder geval een poging hiertoe doen? Ik heb het idee dat het toch te gefragmenteerd is en dat er echt punten zitten in de petitie die vandaag is aangeboden. Ik roep de Minister op om met hen om tafel te gaan en tot een oplossing te komen. Roep de andere partijen er desnoods ook bij, maar kom tot een gedragen oplossing, want die ligt er nu niet. Dit punt was ook namens de PVV.

Ik heb nog twee korte punten. Het punt van de overcapaciteit blijft terugkeren. Met alle respect, ik zie in het onderzoek dat er kansen zijn in Brazilië en China, maar ik heb het idee dat het probleem wat te gemakkelijk over de schutting wordt gegooid. Er komt een vervolgproject. Blijft de Minister hierbij betrokken?

Tot slot het punt waarvoor ik met regelmaat aandacht blijf vragen: de aanlegvoorzieningen. Er was weer een bericht uit Utrecht dat er een tekort aan aanlegplaatsen is op Kanaleneiland. Je kunt zeggen dat dit een lokaal probleem is, maar er is er ook een landelijke verantwoordelijkheid om hiervoor aandacht te blijven vragen, in het bijzonder voor Kanaleneiland Utrecht.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik begin omgekeerd, dus met de scheepvaart, en dan met name de binnenvaart. Ik ga er hink-stap-sprong doorheen, dus ik hoop dat iedereen het kan volgen. Ik begin met het afval van de binnenvaart. Ik kan volmondig aansluiten bij wat de heer De Vries erover heeft gezegd. De Minister spreekt over het feit dat het systeem kostendekkend is. Vanuit het ministerie bekeken is dat zo, maar niet als je het bekijkt vanuit de betrokken mensen. Als je voor 30 zakken huisvuil € 300 moet betalen en er bovendien straks in het buitenland ook voor moet betalen, wordt het wel heel erg duur. De kosten lopen dan heel erg op. Ik begrijp niet zo goed hoe het met het huisvuil zit. We hebben het over huisvuil, maar het wordt bedrijfsafval genoemd. Een hoeveelheid van 30 tot 40 zakken is nooit bedrijfsafval. Dan moeten het veel meer zakken zijn. We worden in de procedures gedrukt, terwijl de procedures er voor ons moeten zijn. Vandaag zijn er meer dan 1.000 handtekeningen ingediend. Ik geloof dus niet dat veel mensen zullen deelnemen aan dit systeem.

De Minister heeft het systeem met de beste bedoelingen herzien. De prijs is al gehalveerd. Dat zijn goede punten. De Minister is van goede wil. Ik ben bang dat de binnenvaartschippers niet aan dit systeem meedoen, omdat ze in het buitenland ook moeten betalen. Dan krijgen we zwerfvuil met alle gevolgen van dien. Dit punt wil ik aangestipt hebben. Het lijkt me goed als de VNG hierbij iets kan betekenen. Ik heb gesproken met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Deze wil best meewerken als ze hierin iets kan betekenen. Er zijn dus veel praktische oplossingen denkbaar.

Er is al een en ander gezegd over de crisis in de binnenvaart. Het coöperatiemodel is volgens mij succesvol. Ziet de Minister kansen voor dit model in de binnenvaart?

Volgende week is er een vergadering bij de CCR. Langzaam maar zeker worden er kleine stapjes gezet en gaan we de goede kant op. De relingsplicht gaat bijvoorbeeld alleen voor nieuwbouwschepen langer dan 50 meter gelden. Er worden regels uitgesteld. Ik was een paar maanden geleden in Berlijn. Een Duitse parlementariër merkte op dat we misschien naar afstel moeten kijken, omdat we het immers niet voor niets uitstellen. Het was een opmerking van slechts één parlementariër. Ik kan niet goed inschatten hoe het daar ligt. De Kamercommissie gaat de Duitse collega's uitnodigen om te laten zien hoe belangrijk de haven van Rotterdam is voor Noordrijn-Westfalen en de binnenvaart. Het gaat dus langzaam maar zeker. Ik ben blij dat de Minister al een paar concrete stapjes heeft gezet. Het level playing field van zeehavens is ontzettend belangrijk. We lopen op dit moment achter en verliezen terrein ten opzichte van andere havens. Daarover maken we ons wel degelijk zorgen. Ik verzoek de Minister om aan te dringen op een versnelde publicatie van de richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens, uiterlijk 31 december 2014.

Er wordt nog een belangrijk punt signaleerd, namelijk de extra regelgeving. We willen dit punt graag bekijken. Ook de NVWA is bijvoorbeeld veel duurder. Kunnen we niet kijken naar efficiëncymaatregelen? Ik sluit aan bij de heer De Rouwe die repte over een aantal toezeggingen die al in eerdere overleggen zijn gedaan. Dit was ook zo'n toezegging. De Minister zou in overleg met de Minister van EZ bekijken of we hieraan iets kunnen doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De VVD legt terecht de vinger op dit punt. Verschillende partijen doen dit. Een van de conclusies van het onderzoek is dat andere partijen inlopen. Mevrouw De Boer noemde dit al. Andere landen investeren gericht in binnenhavens. Het kabinet gaat fors bezuinigen op infrastructuur. Zegt de VVD toe, ook naar aanleiding van de brief van het Havenbedrijf, dat er weer een gerichte investering komt in binnenvaartactiviteiten en binnenhavens? Is de VVD bereid om hieraan bij het komende Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) extra aandacht te besteden en daarin de bezuinigingen deels terug te draaien?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben uiteraard bereid te bekijken of we meer in de binnenhavens kunnen investeren. Op dit moment kunnen we het echter niet mooier maken dan het is gezien de bezuinigingen waar we in zitten. De heer De Rouwe weet verdomd goed waarover ik het heb. Zijn partij heeft een aantal jaren geleden geregeerd. Toen stonden we ook voor bezuinigingen en is er bezuinigd op het Infrafonds. De VVD kiest niet zozeer voor bezuinigingen, maar de economische situatie van Nederland vraagt daar nu eenmaal om. Ik weet zeker dat deze Minister als eerste naar voren zal springen om investeringsruimte op te eisen, zodra die ruimte er is. Dat is goed voor de bv Nederland. De heer De Rouwe en ik verschillen daarover niet van mening. Ik kan de vraag ook terugkaatsen. Waarin is de heer De Rouwe bereid om te schrappen: gezondheidszorg, sociale zaken? Kom maar met voorstellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een mooie uitnodiging. Ik wil graag recht doen aan die vraag. We hebben recentelijk voorstellen gedaan om alle sociale projecten die zogenaamd werk moeten opleveren, niet uit te voeren en echt werk te creëren in de infrastructuur. Extra wegen en extra investeringen in binnenhavens leveren echte banen op. Dat is beter dan investeren in sociale projecten waarbij je je handje mag ophouden voor een cursus of bijscholing. Die voorstellen hebben we gedaan en die doen we graag opnieuw. Ik blijf de VVD nog even kritisch benaderen. Er wordt gezegd dat het belangrijk is dat er investeringen worden gedaan. Intussen vindt er echter een kaalslag plaats op de infrastructuur, terwijl uitgerekend het Havenbedrijf zegt dat andere landen op dit moment inlopen. Dat waren de woorden van mevrouw De Boer. Nederland loopt niet in. Waar staat mevrouw De Boer dan met haar verhaal, als ze zegt dat we hieraan meer moeten doen? Gaat de VVD boter bij de vis leveren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb geen geldboom in de tuin staan. Ik zou willen dat ik er geld vanaf kon plukken, maar dat kan ik niet. Dat weet de heer De Rouwe heel goed. Ik hoef mijn verhaal niet te herhalen. Als hij met voorstellen komt, zullen die altijd worden bekeken. De heer De Rouwe weet heel goed dat we in een tijd van economische bezuinigingen zitten. Als we niet bezuinigen, kunnen we de staatsschuld niet beteugelen. Dan gaat de rente in Nederland omhoog met alle gevolgen van dien. De heer De Rouwe weet dat onze meningen niet zo veel verschillen. Omdat ik geen geldboom in de tuin heb staan, begon ik in mijn betoog over de extra regelgeving. Daaraan kunnen we namelijk wel actief iets doen. Ik had het al even over de NVWA. Ik heb het ook over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Wat ons betreft mogen we dan ook pas op de plaats maken. Die regels hinderen het ondernemerschap. Waarschijnlijk kan de haven van Rotterdam hierdoor niet uitbreiden. Als de PAS uitgaat van 2,5% groei en de haven wil met 3% groeien, kan dat volgens de PAS-regelgeving helemaal niet. We nemen dit nogal hoog op. Ik kijk even naar mijn collega van de PvdA. Misschien wil hij er nog eens naar kijken. Hij had het net ook over minder regels. Dan hebben we nog de NO<sub>x</sub>-regelgeving. Daarvoor worden ECA's (Emission Control Areas) aangewezen. Ik geloof dat Rusland al heeft



gevraagd hier even mee te wachten tot 2021. De inzet van Nederland voor het aanwijzen van gebieden met strengere regels was gericht op 2016. Die strengere regels hebben gevolgen voor onze scheepvaart en dat heeft weer gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Rotterdam.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dit is uitlokking. Mevrouw De Boer haalt een aantal dingen door elkaar. Mag ik erop wijzen dat de havens van Antwerpen en Amsterdam juist vragen om aanscherping van de stikstofnorm op de Noordzee per 1 januari 2016? De Minister heeft pas op de plaats moeten maken, omdat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de Noordzee nog niet wil aanwijzen. Ik vraag de Minister om dit door te zetten. Als we het milieu een dienst kunnen bewijzen en de Havenbedrijven vinden het een goede zaak, dan moeten we het gewoon doen. Niet alleen de economie is heilig. We moeten ook het milieu dienen. Mevrouw De Boer vroeg mij of we de normen verder moeten verlagen. De PvdA vindt van niet. Het gaat over een gelijk speelveld. De Europese normen gelden ook in Duitsland en België. Wij vinden dat de handhaving in Duitsland en België op hetzelfde niveau moet worden gebracht en niet dat de normen in Nederland naar beneden moeten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er rest mij slechts een tegenvraag. Is de heer De Vries bereid om de PAS-normen opnieuw te bekijken, als blijkt dat deze de haven van Rotterdam hinderen in zijn ontwikkeling? Dat kost namelijk banen. Evenals mijn partij heeft de partij van de heer De Vries het ook over banen. Banen zijn zo waardevol dat we er allebei aan willen werken. Als blijkt dat de PAS-regelgeving de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Rotterdam hindert, is de heer De Vries dan bereid om samen met mij, of met de collega's van EZ, te bekijken of we iets aan de PAS-regelgeving moeten doen? De NO<sub>x</sub>-regelgeving schept misschien mogelijkheden aan land als we de normen op zee kunnen halen. Dat heeft echter weer allerlei gevolgen voor de scheepvaart.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): We willen best nadenken over flexibel omgaan met regels. Gelukkig komt er een nieuwe wet aan, de Omgevingswet, die flexibel omgaan met normen mogelijk maakt. Per saldo moet er omgevingswinst geboekt worden. Als we een concessie doen, moet die tot een verbetering leiden, ook voor stikstofreductie. Dat kan best. Als we een en ander op deze manier interpreteren, kan dat ook de Rotterdamse haven helpen. We moeten echter niet rücksichtsloos normen verlagen en genoeg nemen met een lager niveau van bescherming.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik weet dat dit geen debat over de PAS is, maar ik leg mijn vraag graag voor aan de VVD-fractie. Ik deel het standpunt dat er ruimte moet zijn voor economische ontwikkeling, maar we hebben ook een natuurbeschermingsopgave. De PAS is juist bedoeld om deze twee zaken in samenhang te bekijken. Ook het cluster sociaaleconomische ontwikkelingen moet in samenhang worden bekeken. Ik heb het dan niet alleen over de Rotterdamse haven. Die is natuurlijk heel belangrijk. Ik heb het ook over de boeren in Zeeland en de automobilisten. De VVD-fractie heeft gezegd dat we allemaal 130 km/u moeten rijden. Dat neemt ook PAS-ruimte in beslag. Is de VVD-fractie bereid om met haar pleidooi voor economie integraal het gehele plaatje te bekijken?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb begrepen dat mijn collega Ladders dit heel goed heeft gedaan. We hebben de conclusie getrokken dat het Nederland gaat belemmeren in ontwikkelingsmogelijkheden. Dat geldt waarschijnlijk ook voor de haven van Rotterdam. Ik spreek bij dezen mijn zorgen uit. Ik ben blij dat de partijen die voor waren, deze zorgen toch een beetje delen. Ik ben verheugd als we er in de toekomst goed naar kunnen

kijken. We moeten niet in de weg gaan staan aan de ontwikkelingsmogelijkheden van Rotterdam, de banenmotor van Nederland. We hebben het over overcapaciteit in de binnenvaart, maar dan krijgen we nog een veel grotere overcapaciteit.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben niet helemaal tevreden met dit antwoord. Ik snap dat de VVD pal staat voor de haven van Rotterdam en de economische potentie van dat gebied. Dat deel ik ook, maar ik hoor de VVD niets zeggen over andere economische sectoren of over de balans met de natuurbeschermingsopgave, die we toch ook hebben. Ik vind dat ontzettend jammer. Wat dat betreft ben ik teleurgesteld over het antwoord.

De **voorzitter**: Dit is een conclusie en geen vraag. Wil mevrouw De Boer reageren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, dan trek ik ook een conclusie. Ik ben blij dat mevrouw Dik-Faber terecht concludeert dat we niet voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Rotterdam gaan liggen. We willen absoluut niet in de weg zitten. We hebben het vandaag over scheepvaart. De scheepvaart is afhankelijk van de haven van Rotterdam. We hebben het vandaag ook over de binnenvaart. Die is ook afhankelijk van de ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Rotterdam. Dat moeten we goed onderkennen. Ik heb het niet over andere sectoren, maar ik durf wel te zeggen dat we dit in de breedste zin des woords vinden. We zijn absoluut niet tegen natuurontwikkeling. De VVD-fractie is bezorgd dat de ontwikkelingen in Nederland stil komen te liggen. Die zorg kaart ik hier aan. Mevrouw Dik-Faber kan verwachten dat we voorstellen op dit punt doen.

De afvoer van goederen is een probleem. Spoorgoederenvervoer is ongelooflijk belangrijk, ook voor de haven van Rotterdam. Een TNO-rapport heeft uitgewezen dat we nu geen nieuwe investeringen moeten doen in dedicated spoorlijnen. Ik heb daarover mijn twijfels. Het spoorgoederenvervoer vermindert. We verliezen daardoor weer een stukje van onze concurrentiepositie ten opzichte van Duitsland en België. Korthedshalve kan ik aansluiten bij wat de heer De Rouwe heeft gezegd over het loodswezen. Krijgen we inderdaad overal in het land andere regels? Hoe staat het met de rechtszaak over de beloodsing van de Schelde? De vaargeul Eems-Dollard is een apart puntje. Er is een nautische verkeerbegeleiding en een beloodsing van Duitse en Nederlandse zijde actief. Dit werkt kostenverhogend voor die grenshaven. Kan er niet tot samenwerking worden gekomen?

De motie-Dijkstra/De Boer tegen de weegverplichting van containers door de IMO is aangenomen. De IMO heeft helaas besloten dat er moet worden gewogen. Er is echter niet aangegeven dat er fysiek moet worden gewogen op het moment dat een container aan boord komt. Kan de Minister indachtig deze motie komen tot een praktische invulling hiervan? Hoe kunnen we het gewicht van de containers het beste wegen? Debunkeren is een heel belangrijk punt. Op dit moment bestaat er een verbod op debunkeren in Rotterdam. Een verkeerd geleverde partij bunkers mag bijvoorbeeld als afval worden bestempeld. Een rechtszaak heeft echter uitgewezen dat dit niet mag. Gaat de Minister hier als de wiedeweerga mee aan de slag? Het kost onnodig geld. Als een verkeerd geleverde partij als afval wordt bestempeld, moet die als zodanig verwerkt worden. Dat is veel duurder. Die partij kan gewoon weer in het raffinageproces terugkomen. Enfin, de uitspraak in deze rechtszaak hierover was duidelijk. Ik ga ervan uit dat de Minister hieraan gehoor geeft en hiermee terugkomt naar de Kamer.

Ik heb nog één opmerking: zet alstublieft geen windmolens voor de ingang van de haven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Schippers op de Noordzee en op onze vaarwegen leveren een belangrijke bijdrage aan de economie. De ChristenUnie wil dat onnodige drempels voor een gezonde ontwikkeling van de scheepvaart zo veel mogelijk worden weggenomen. Onnodige regels en bureaucratie moeten worden aangepakt. De ChristenUnie sluit zich dan ook helemaal aan bij alle gestelde vragen over de inzameling van het huisvuil van de binnenvaartschippers. De Minister stelt dat ze door een aanpassing van de abonnementen en meer afgiftepunten de binnenvaartschippers tegemoet is gekomen. De ChristenUnie is hiervan niet overtuigd. Waarom regelt de Minister het niet internationaal, zodat de schippers straks niet in ieder land opnieuw hoeven te betalen? Waarom doet de Minister ingewikkeld met een eigen inzamelnetwerk? Is het niet beter als de gemeenten de inzameling regelen? Dat lijkt me goedkoper voor de Minister en voor de schippers. Ik heb het even opgezocht. Een gemiddelde Nederlander betaalt € 246 afvalstoffenheffing. Het goedkoopste abonnement van de Minister is € 50 duurder, maar de schipper mag dan slechts 30 vuilniszakken per jaar inleveren. Elke extra zak kost ruim € 6. Daarbij komt nog dat vrijwel elke schipper een eigen huis heeft en daarvoor ook afvalstoffenheffing moet betalen, ook als de schipper weinig thuis is. Schippers betalen straks dus ruim het dubbele bedrag in verhouding tot andere Nederlanders. De ChristenUnie vindt dit niet te verdedigen.

Ik kom op het punt van de CCR. Allereerst complimenteer ik de Minister dat het gelukt is om tot 2020 uitstel te krijgen voor het invoeren van een aantal belangrijke CCR-regels voor binnenvaartschepen. Dit is belangrijk voor de schippers die zich geconfronteerd zien met onmogelijke eisen die nauwelijks terug te verdienen zijn. Toch ontvang ik signalen van schippers dat dit uitstel slechts een druppel op een gloeiende plaat is, gezien de enorme omvang van de regels. Deelt de Minister de zorgen van de schippers? De ChristenUnie vraagt het kleine schip uit te sluiten. De aangenomen motie-Graus op dit punt is duidelijk. Het is prima dat de Minister wil bekijken of kleine schepen niet onevenredig worden getroffen door buitenproportionele maatregelen. Als de Minister pas met voorstellen voor onderzoek komt als een maatregel zich aandient, is het te laat. Het gaat om de optelsom van alle regels. Is de Minister bereid de gevolgen voor het kleine schip op korte termijn goed op een rij te zetten en dit punt zo snel mogelijk te agenderen binnen de CCR?

Het is mooi dat de Minister met voorstellen is gekomen ter herziening van de loodsplicht zodat deze alleen wordt opgelegd als het nodig is. De geplande invoerdatum is 1 januari 2017. Kan de Minister toelichten of het mogelijk is deze herziening een jaar eerder in te voeren? Ik maak me zorgen over de invloed die de Minister wil geven aan de rijkshavenmeesters in de regio. Natuurlijk is maatwerk nodig, maar hoe voorkomt de Minister dat de huidige lappendeken aan voorschriften, ontheffingen en vrijstellingen per regio wordt vervangen door een nieuwe lappendeken? In de brief biedt de Minister immers geen landelijk kader voor regionale invulling.

Hopelijk kunnen we tien jaar voort met de nieuwe loodsregels. In tien jaar kunnen er veel innovaties komen. Dit onderwerp mis ik in het stuk. Hoe kan er in de nieuwe systematiek rekening worden gehouden met technologische ontwikkelingen die van invloed moeten zijn op de loodsplicht? Hoe kan in de nieuwe systematiek bijvoorbeeld het loodsen op afstand bevorderd worden? Zitten er prikkels in het systeem die deze en andere innovaties in de loodsdienstverlening bevorderen in plaats van belemmeren?

Mijn laatste punt is al uitvoerig aan bod geweest. Dit betreft de zeehavens en in het bijzonder de positie van Rotterdam. Het is bijzonder dat onze zeehavens het zo goed doen, als we zien hoeveel staatssteun de concurrenten in onder meer België en Duitsland krijgen. De Minister pleit in Europa voor meer transparantie over de staatssteun en steunt de komst

van Europese richtsnoeren voor staatssteun. Verwacht de Minister dat een meerderheid van de lidstaten deze richtsnoeren zal steunen en dat deze zullen leiden tot bindende regels voor alle kuststaten? De ChristenUnie vraagt de Minister het probleem van het gelijke speelveld van de zeehavens met grote urgentie op de agenda te zetten en op te pakken.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Mijn excuses voor mijn te late komst. Mijn collega Bashir gaf aan dat ik een spreektekst van een aantal jaren geleden zonder meer kon gebruiken voor dit algemeen overleg. De problemen in de binnenvaart zijn nog steeds niet opgelost. Ik geef toe dat ik weleens vriendelijker ben begonnen tegen deze Minister. Ze moet het maar even op zich in laten werken. De binnenvaart is gebaat bij een aantal structurele oplossingen die de sector weer gezond maken. Die concentreren zich rond vijf punten. Het eerste punt is heel belangrijk. Dat is het verbod om onder de kostprijs te vervoeren, wat op het moment een groot probleem is. Het tweede punt betreft de markttransparantie, zoals bij de liberalisering van de binnenvaart is voorgehouden door de toenmalige Minister. Het derde punt betreft maatregelen om in de toekomst een grote nieuwbouwgolf te voorkomen. Het vierde punt betreft werkbare en uitvoerbare regelgeving en het schrappen van alle onnodige eisen uit het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) uit 1995 van de CCR. Dat kwam net al aan de orde.

Onze indruk is dat de Minister hiermee weinig vorderingen maakt. Ik hoor graag het tegendeel. De Minister geeft aan verheugd te zijn met de inzet van de Nederlandse delegatie in de CCR. Die heeft ervoor gezorgd dat verschillende eisen voor bestaande schepen zijn uitgesteld. We maken ons zorgen dat het uitstel maar een paar eisen van een lange lijst betreft en dat de binnenvaartondernemers er niet echt mee geholpen zijn. Sterker nog, we maken ons zorgen dat het ze op lange termijn de das om zal doen. Het probleem is namelijk de opeenstapeling van al die eisen. De afgelopen periode hebben steeds meer ondernemers de handdoek in de ring gegooid vanwege de stortvloed aan regels, eisen en kosten die over de sector worden uitgestort. Beweert de Minister vandaag dat de binnenvaartondernemers veel wijzer zijn geworden van de paar regels die zijn uitgesteld?

We constateren bovendien dat de Minister geen uitvoering geeft aan de aangenomen motie-Graus. Die geeft aan dat we in Nederland de ROSR-eisen die niet worden geschrapt, niet handhaven voor kleinere schepen. We horen graag waarom de Minister deze motie niet uitvoert. De andere CCR-lidstaten doen nauwelijks iets aan handhaving van deze regels. Dat is althans onze indruk. We krijgen steeds meer het idee dat de Minister en de Nederlandse delegatie in de CCR veel van de ROSR-eisen goed vinden en daarom niet geneigd zijn om in te grijpen. Graag hoor ik hierop een reactie van de Minister.

Het vijfde punt betreft de problemen rond het huisvuilabonnement in de binnenvaart. Hierover hebben we eerder vragen gesteld. Een en ander zou allemaal in goed overleg met de sector tot stand zijn gekomen, maar ik vraag me af of dit wel zo is. We worden nog steeds overspoeld door klachten van ondernemers. Waarom wil de Minister dit koste wat kost doordrukken? De kosten voor het weggooien van huisvuil kunnen namelijk fors oplopen. De binnenvaartschippers betalen vaak al afvalstoffenheffing in hun woonplaats. Daarnaast betalen ze fors aan de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). De SP-fractie wil graag weten hoeveel geld er bij de SAB in de pot zit. We begrijpen dat deze instantie tegenwoordig zelfs congressen van de Schuttevaer financiert. Waarom vloeit het geld dat over is, niet terug naar de binnenvaartschippers of wordt de bijdrage aan de SAB verlaagd?

Vandaag stond er een interessant stuk over zeehavens en concurrentie in Trouw. Voorafgaand aan de Transportraad hebben we het uitvoerig gehad over de staatssteunkwestie van onze buurlanden. Toen heb ik de Minister

gevraagd wat we op Noordwest-Europees niveau konden doen. In de stukken en het interview met de nieuwe directeur van het Havenbedrijf lezen we dat de concurrentie moordend is. Op zich zijn we niet tegen concurrentie. Chinezen hebben de hele haven van Piraeus opgekocht. De Baltische staten en Polen willen ook havens ontwikkelen. Hoe kunnen we het voor elkaar krijgen dat de Noordwest-Europese havens meer samen optrekken en elkaar niet helemaal naar de sodemieter concurreren? Er zijn comparatieve voordelen. Hamburg heeft een betere spooraansluiting. Wij hebben een betere binnenvaartaansluiting. Dat kan een voordeel zijn. Bij de discussie over de goederentreinen in Oost-Nederland speelt dit ook weer. Ik heb wel eens gevraagd waar het achterland is. Waar moeten de goederen en containers uiteindelijk heen? Moet je niet terug redeneren naar de relatieve positie van onze havens en de weg-, spoor- en waterwegen die daarvan afhankelijk zijn?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat bedoelt de heer Smaling met terug redeneren?

De heer **Smaling** (SP): Ik bedoel daarmee dat we af moeten van een maatschappij waarin we alsmaar meer goederen willen hebben. Als we in Europa een duurzame samenleving tot stand willen brengen, moeten we af van het willen hebben van steeds meer spullen, diensten en containers. Je kunt je afvragen waar die naar toegaan en of die in een essentiële behoefte voorzien. Misschien kunnen die regio's ook op een andere manier, bijvoorbeeld vanuit Piraeus, worden bediend? Dat is een risico vanuit concurrentieoogpunt, maar kunnen we binnen de EU niet meer op duurzaamheid inzetten door bijvoorbeeld minder goederen of meer duurzame spullen die kant op te sturen? Dan creëer je misschien een toekomst waarin er toch nog banen zijn. Je moet dan wel vanuit dit oogpunt redeneren. Je moet niet alleen de havens centraal zetten en straks de tweede Maasvlakte gaan vieren, zonder dat je weet of die op termijn gebruikt zal worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik moet er inderdaad niet aan denken om het strand op de tweede Maasvlakte te gaan aanhaken. Die Maasvlakte lijkt me voor heel andere doeleinden gebouwd. Ik schrik er wel een beetje van dat de heer Smaling zegt dat we minder moeten consumeren. Wil hij de Nederlanders of Duitsers oproepen om minder te consumeren? Hoe ziet hij dit voor zich?

De heer **Smaling** (SP): Dit is een lekkere principiële discussie. Ik ben blij dat mevrouw De Boer dit punt aankaart. We moeten een discussie voeren over de vraag waar in de komende tien, twintig jaar de werkgelegenheid in Nederland ligt. Die discussie ga ik graag aan. We moeten ook de discussie voeren over de manier waarop we onze maatschappij op een duurzame manier inrichten. Echt geluk hangt voor de mens niet af van het hebben van meer goederen. Daar is onlangs nog onderzoek naar gedaan. Geluk zit in onstoffelijke dingen. Je kunt best toewerken naar een Noordwest-Europese samenleving waarin minder goederen vervoerd behoeven te worden en mensen op andere manieren hun geld uitgeven aan aardse of minder aardse zaken.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer wil u nog een vraag stellen, maar daarvoor verwijs ik haar naar de tweede termijn. Ik wil wel het woord geven aan de heer De Vries.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het valt me op dat collega's hun eigen stokpaardjes berijden bij zo'n belangrijk onderwerp als een gelijk speelveld tussen zeehavens. Het gaat erom hoe we het voor elkaar krijgen dat in Nederland, België en Duitsland de havens vanuit dezelfde uitgangs-

punten worden gefaciliteerd. Je kunt het over duurzaamheid hebben of het punt van de PAS nog een keer willen maken, maar wat vindt de heer Smaling van het feit dat er in België jaarlijks 360 miljoen euro in de haven wordt gepompt? In Duitsland is het idem dito. Daar interpreteert men de milieuregels anders en neemt men genoeg met andere arbeidsvoorwaarden. Ik dacht dat dit debat hierover ging.

De **voorzitter**: Ik wijs de heer De Vries erop dat dit vijf vragen zijn. Ik heb geen behoefte aan een uitgebreide algemene beschouwing. Ondanks het feit dat de heer De Vries behoorlijk wat vragen stelt, vraag ik de heer Smaling om die toch kort te beantwoorden.

De heer **Smaling** (SP): Ook voor ons moet het speelveld gelijk zijn. Daarover is geen twijfel mogelijk. Dat moet de inzet van de Minister zijn. Ik ben alleen bang dat we in een permanente ruzieachtige concurrentiesfeer terechtkomen. Ik bedoelde te zeggen dat we als Noordwest-Europese havens meer gezamenlijk moeten optrekken, omdat we daarbij gezamenlijk baat hebben. Uiteraard moet het speelveld gelijk zijn. Laat daarover geen twijfel bestaan.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dan zijn we het gelukkig meer eens dan ik in eerste instantie vermoedde. De PvdA blijft zich verbazen over het feit dat een loods naar Antwerpen goedkoper is dan een loods naar Vlissingen, terwijl de afstand korter is. Over dit soort dingen moeten we het met de Minister hebben.

De heer **Smaling** (SP): We zijn het weer roerend eens. Hopelijk krijgt de Minister daar de komende tijd nog veel last van. Ik heb nog één korte vraag aan de Minister. Is het al bekend wanneer de overheid van Vlaanderen NLBV de juiste tarieven gaat uitbetalen? NLBV heeft nog veel geld tegoed van Vlaanderen.

De vergadering wordt geschorst van 18.53 uur tot 19.01 uur.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik deel de beantwoording op in een aantal terreinen. Ik ga allereerst in op de zeehavens en het level playing field. Daarna ga ik in op de vragen over de CCR en de vraagstukken die daarmee te maken hebben zoals de binnenvaart en de capaciteit. Vervolgens kom ik bij het huisvuil en de loodsen. Ten slotte heb ik een rubriek «varia».

Ik begin met het level playing field van de havens. Hierover hebben we eerder discussie gehad. Ik heb onderzoek laten verrichten naar de staatssteun, omdat de EU hiervoor richtlijnen wilde maken. We hadden weliswaar het gevoel dat er geen level playing field bestond, maar het is belangrijk om bewijsmateriaal te hebben. Daarom zijn we in februari met het rapport gekomen. Daaruit blijkt duidelijk dat er ongelijkheid is. Gelet op de omvang van deze ongelijkheid, vind ik het belangrijk om hiermee aan de slag te gaan.

Dat heb ik ook al gedaan. We hebben het punt via de Commissaris voor Mededinging aan de orde gesteld en het rapport naar Brussel gebracht. Onlangs heb ik er bij de informele Raad in Griekenland over gesproken met Commissaris Kallas voor Transport. Toen ik hem met de cijfers confronteerde, heeft hij mij toegezegd ermee aan de slag te gaan. De commissie weet natuurlijk dat er nieuwe Eurocommissarissen komen. Ik houd heel goed in de gaten dat ook de ambtelijke organisaties op de hoogte zijn. Zodra er nieuwe Eurocommissarissen zijn, zullen we bij hen aan de bel trekken over dit onderwerp. Gelet op het belang van de Nederlandse zeehavens voor de nationale economie vind ik dit een heel urgent onderwerp. Ik zal het dus geen moment laten rusten.

Diverse partijen hebben de vraag gesteld wat het actieplan concreet inhoudt. Het plan heeft verschillende elementen. Ik zet stappen naar Brussel. Daarnaast ben ik bezig met een nieuw beleid ten aanzien van onze zeehavens, de zeevaart en de binnenvaart, waarin ik deze sectoren wil combineren. Dat doe ik op eigen initiatief. Deze twee trajecten lopen een beetje samen.

Over het actieplan voor de zeehavens zijn we al lange tijd in gesprek met de diverse belanghebbende partijen. In dit stappenplan zitten ook acties richting de EU, de Commissie en het Europees parlement (EP) met betrekking tot het level playing field. Dit actieplan wordt op 25 juni door de diverse partijen ondertekend. Daarna stuur ik het zo snel mogelijk naar de Kamer. De Kamer weet dan welke stappen we gaan zetten op het gebied van de zeehavens. In Brussel hebben we al aangegeven wat onze inzet is bij de voorgestelde EU-havenverordening. Deze heb ik benoemd in het algemeen overleg over de Transportraad. Financiële transparantie is de eerste stap.

Vorige week heeft de Transportraad conclusies aangenomen waarin werd bevestigd dat de Verklaring van Athene een substantieel onderdeel is van het Europese maritieme transportbeleid tot 2020. In die verklaring wordt de Commissie opgeroepen om de richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens aan te nemen. Ik zal de nieuwe Eurocommissarissen hierover benaderen en dit via de Nederlandse leden van het EP onder de aandacht brengen. Hoewel zo'n richtsnoer een competentie is van de Europese Commissie, ben ik hierover bilateraal in gesprek met de buurlanden. Nationaal hebben we het werkprogramma zeehavens. Daarin zitten verschillende prioritaire acties voor de komende twee jaar die breder zijn dan de directe staatssteun aan de havens.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De Minister heeft het over nieuwe richtlijnen. Binnen de huidige richtlijnen is de staatssteun die in Duitsland en België wordt verleend, toegestaan. Is de Minister erop uit om de richtlijnen stringenter te maken? Ik heb het in mijn betoog, net als andere woordvoerders, niet alleen over staatssteun in geld, maar ook over verschillen in grondprijzen, een andere toepassing van veiligheids- en milieuregels, een stringenter handhaving en soms andere arbeidsvoorwaarden. Noem het rijtje maar op. Hierdoor staan we niet alleen in financiële zin behoorlijk op achterstand.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom zo terug op de opmerking dat we op achterstand staan. Met betrekking tot de huidige situatie wil ik inderdaad dat de richtsnoeren strenger zijn en dat hierop wordt toegezien. Een situatie waarin niet wordt toegezien op een richtsnoer, is complex. De wijze waarop België een en ander vorm geeft, wordt gesteund door de Europese Commissie. Tegen Duitsland loopt op dit moment een zaak. Daarop is de Commissie zich nog aan het beraden. Ik zal er in het internationale overleg op blijven hameren dat deze sector niet met staatssteun moet werken. Deze sector kan prima zonder staatssteun. Het level playing field moet zodanig zijn dat er niet via overheden op andere, wat minder doorzichtige wegen toch staatssteun verleend wordt.

De heer De Vries heeft het over een slechte positie van onze havens. Het is niet allemaal kommer en kwel. Volgens het World Economic Forum is onze haveninfrastructuur de beste ter wereld. De Nederlandse zeehavens zijn de beste ter wereld. Via het MIRT investeren we in belangrijke infrastructuur, bijvoorbeeld de sluizen bij IJmuiden of Terneuzen en de A15 Maasvlakte-Duitsland. Rotterdam dankt zijn sterke marktpositie aan de segmenten waarin schepen met zeer grote diepgang kunnen worden ingezet, en aan de aanleg en instandhouding door het Rijk van de Euro-Maasgeul. De efficiency van de Nederlandse douane is onomstreden. Vroeger deed men er acht uur over om een container te

controleren, later werd dat één uur en nu kan men een container in één minuut scannen. Het is een prachtig systeem. De Nederlandse zeehavens maken winst en betalen dividend aan hun aandeelhouders, dat wil zeggen Rijk, provincies en gemeenten.

Natuurlijk zijn er nog veel aandachtspunten. Die werden ook genoemd. Er zijn vragen gesteld over de controle op de voedseltransporten door de NVWA en een aantal andere zaken. Het is niet voor niets dat ik werk aan een zeehavenbeleid. Dat doe ik omdat ik naar de toekomst kijk. Als er zoveel concurrentie in de wereld is, is onze uitgangspositie dan voldoende om die concurrentiestrijd aan te kunnen gaan? Het zal niet meer zijn zoals in het verleden. Toen zeiden we: we hebben de grootste haven en zitten op een gunstig punt; daarmee redden we het wel. Nu moeten we bijvoorbeeld in de gehele logistieke keten de beste worden. Dit betekent nieuwe uitdagingen voor de toekomst. Of het nu gaat om de bereikbaarheid, milieuregels of controles op regels die we in internationaal verband hebben, ik wil op al deze punten bekijken hoe we het zo gunstig mogelijk kunnen maken voor onze zeehavens.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Natuurlijk zijn onze havens onderscheidend in kwaliteit. Het is goed om daarvan uit te blijven gaan en daarin de kracht te zoeken. Ondertussen lezen we echter dat de P3-alliantie besluit om meer vracht naar Antwerpen te brengen en dat Verbrugge niet neerstrijkt in Vlissingen, maar in Zeebrugge. We zien allerlei bewegingen op kwalitatief niveau waardoor voor Nederland banen op de tocht staan. Ik vroeg de Minister of ze, behalve de staatssteun, ook de grondprijzen, de toepassing van milieuregels en de handhaving aan de orde gaat stellen in Europa, zodat op deze punten ook een gelijk speelveld wordt bereikt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat mij naast een level playing field in de staatssteun ook om andere zaken. Dat heb ik net al gezegd. Hebben de havens bijvoorbeeld ruimte om uit te breiden? Hoe is de ontsluiting? Hoe zijn de milieuregels? Soms zijn die internationaal, soms nationaal. Kunnen we hier wat aan doen? Willen we hier wat aan doen? Hoe zit het met al dit soort elementen? Het specifieke bedrijf dat de heer De Vries noemde, is verlost met een bedrag. Als overheid wil ik dat niet doen. Dat hebben we nooit gedaan en dat zullen we ook niet gaan doen. Dat past niet in de wijze waarop men met het bedrijfsleven om moet gaan. Ik wil ervoor zorgen dat onze havens het aantrekkelijkst zijn om te settelen. Dat moet mogelijk zijn als de overheid daarop keihard inzet, samen met andere overheden en de marktpartijen.

Je moet ook kijken naar de specifieke puntjes. Je kijkt bijvoorbeeld naar de douane. Als die goed genoeg is, kijk je vervolgens naar de NVWA. Ik ben hierover in gesprek met mijn collega van EZ, Staatssecretaris Dijkema. De stappen die we op dit punt willen nemen, komen terug in het gezamenlijke actieplan van Infrastructuur en Milieu (I en M). Het is nog niet helemaal klaar, maar ik kan alvast verklappen dat ik ook voornemens ben om in een quickscan de verschillen in de uitvoering van het toezicht en de tarieven met de omliggende landen in beeld te brengen. Op basis van de uitkomsten daarvan kunnen we bekijken wat we anders doen en waarop we kunnen ingrijpen. Het staat ook in internationaal verband ter discussie. Het is een onderwerp van de regeldrukagenda Mar-I. De letter «I» staat voor «logistiek». Daarnaast is er binnen het huidige topsectorbeleid logistiek in een soortgelijk onderzoek voorzien voor keuringsprocedures en kosten in de ons omliggende landen. Het onderzoek ligt er niet een-twee-drie en we hebben het probleem ook niet een-twee-drie aangepakt. We hebben er wel oog voor en zijn ermee bezig.

Ik kreeg de vraag of ik me zo hard voor de richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens kan maken dat deze uiterlijk 31 december 2014 zijn vastgesteld. Ik deel de sense of urgency, maar ik kan het niet afdwingen.



Het moet door de Commissie en het EP geagendeerd zijn. De leden weten dat we in transitie zijn vanwege de verkiezingen. Het lukt me niet om de genoemde deadline te garanderen. Het is een competentie van de Commissie. De commissie kan er wel op rekenen dat ik iedere keer met volle inzet aan de orde zal stellen om dit zo snel mogelijk te doen.

De heer De Rouwe stelde de vraag of we de havenbedrijven en de regionale havens betrekken bij het programma dat we met de zeehavens aan het maken zijn. Het werkprogramma dat we op 25 juni willen afronden, wordt ondertekend door alle partners namens Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Zeeland Seaport en het bedrijfsleven uit deze havens. Het is dus breed tot stand gekomen.

De heer Smaling merkte op dat we werken aan de verbetering van de positie van de eigen havens en vroeg waarom we niet meer samenwerken in Noordwest-Europees verband. Hij vroeg of het wel verstandig is dat de landen met elkaar concurreren. We doen ons best om samenwerking op een aantal corridors te realiseren. Een bekende corridor is natuurlijk de samenwerking met Antwerpen. Vorig jaar zijn we samen op een handelsmissie naar Houston geweest. We werken samen in het Vlaams-Nederlands Deltaoverleg. Er is nog steeds een stevige concurrentie tussen de Nederlandse havens en de buitenlandse havens. Dit geldt zelfs voor de havens waarmee we in corridorverband samenwerken. We zien de voordelen hiervan, maar uiteindelijk moeten deze bedrijven ook aan zichzelf denken. Dat geldt ook voor Duitsland. Er is concurrentie met Hamburg. Dat is ook goed. Het zijn bedrijven, weliswaar met overheidsaandeelhouders, maar ze moeten er ook voor zorgen dat ze er zelf goed uitspringen. Tegelijkertijd zijn ze niet blind voor het feit dat ze op sommige momenten beter kunnen samenwerken en beter afspraken kunnen maken over de verdeling van inzet. Met het derde spoor Betuwelijn en de realisatie van de Tweede Maasvlakte zijn er weer goede kansen voor onze havens en voor de concurrentie met de havens in Oost-Europa.

Ik ga van de havenbedrijven over naar de CCR. Ik ben tevreden met de resultaten die aanstaande donderdag in de plenaire vergadering van de CCR voorliggen. Die resultaten zijn een belangrijke doorbraak. We hebben er vaak over gesproken. Ik heb vaak met mijn handen in het haar gezeten en gezegd: ik wil wel, maar dan moet de rest ook willen. We hebben heel nauwe afspraken hierover. We hebben oplossingen gevonden voor bijvoorbeeld de lichtdoorlatendheid van het stuurhuisglas. Dat bespaart een derde van de Nederlandse vloot een kostenpost van € 5.000 tot € 10.000. Dat is een aanzienlijk bedrag. De uitgestelde inwerkingtreding van de andere bepalingen geeft ons de kans om een permanente oplossing uit te werken. Het is niet de bedoeling dat we over vijf jaar weer in dezelfde discussie terechtkomen. We kunnen deze tijd goed benutten om met een goede oplossing te komen. Andere CCR-landen zijn zich hiervan intussen ook bewust en tonen veel meer bereidheid om aan alternatieve oplossingen te werken.

Ik heb zelf onderzoek laten doen naar de eisen voor de kranen en de geluidseisen. De uitkomsten hiervan worden in de CCR besproken. Er komt nog een verdiepingsonderzoek en een onderzoek naar elektrische installaties. Ik merk ook bij andere landen de bereidheid om onderzoeken te starten. België doet een onderzoek naar bijboten en Duitsland naar vluchtwegen door keukens. De relingplicht wordt niet onverkort ingevoerd. Deze wordt wel ingevoerd voor nieuwe schepen, maar niet voor bestaande schepen. Als men de relingplicht in één keer moet toepassen, is het een hoge kostenpost. Over drie jaar hebben we hierover nieuwe besluitvorming. Intussen werken we met Duitsland aan een compromis. Niet invoeren op bestaande schepen, maar wel op nieuwe schepen lijkt me niet zo gek. We zijn wel een stap verder gekomen, maar we moeten op het vinkentouw blijven zitten om ervoor te zorgen dat er

niet allerlei nieuwe regelgeving onze kant opkomt. Ook moeten de dingen die nu uitgesteld zijn, niet over een paar jaar tot dezelfde problemen leiden.

Er is door diverse leden naar de motie-Graus gevraagd. Ik ben voornemens deze motie uit te voeren. Met betrekking tot de overgangsbepaling heb ik dit naar mijn idee ook gedaan. Sinds het begin van de discussie in de CCR in 2011 heb ik aangegeven dat met name de kleine schepen zwaar getroffen worden. Uiteindelijk heeft dit geleid tot bijvoorbeeld de oplossing voor het stuurhuisglas en het moratorium tot 2020. Met de overgangsbepaling is een goed resultaat behaald. Als met de motie inderdaad een algehele uitzondering van alle nieuwe eisen voor kleine schepen wordt beoogd, wil ik hierover een discussie aangaan met de Kamer. Stel dat er eisen worden gesteld aan de stabilisatie van een schip. Stabilisatie wil je toch ook bij een klein schip hebben? Stel dat er eisen worden gesteld aan een autokraan, zo'n kraan die een auto op het schip moet takelen. Je wilt toch dat deze voor een klein schip net zo veilig is als voor een groot schip? Daarom hebben we in de beantwoording van de motie gezegd dat we bij een onredelijkheid en een onevenredig zware belasting voor de kleine schepen zullen tegenstemmen en om schrapping of uitstel zullen vragen. Bij de eisen die we redelijk vinden, proberen we de lasten zo veel mogelijk te beperken voor de kleine schepen. Ik voer de motie dus wel uit, maar met name veiligheidseisen moeten ook voor een klein schip gelden. Ik hoop dat de commissie dit met mij eens is. Ik zit er bovenop en let nauwgezet op de gevolgen voor de kleine schepen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij was er voor de kranen ook uitstel verkregen. Deze eis moet er toch niet toe leiden dat de auto's met planken op het schip worden gezet als de kraan is weggehaald. Die geluiden hoor je al vanuit de sector. Dat is het paard achter de wagen spannen. Misschien moeten we de eisen voor kranen nog eens goed bekijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het klopt dat er voor de kranen uitstel is verkregen. Dat is niet omdat ik vind dat kranen voor kleine schepen niet aan dezelfde eisen moeten voldoen als kranen voor grote schepen. Er was een eis bijgekomen dat de kranen een certificaat moesten hebben. Dit betekent niet dat oude kranen zonder certificaat niet veilig zijn en nieuwe kranen met certificaat wel. Er is dus uitstel aangevraagd omdat we vinden dat de eis van het certificaat een onnodige regel is.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over de kleine schepen en de motie-Graus. Als ik de brief van de Minister goed begrijp, kijkt zij op het moment van invoering van een maatregel of deze niet buitenproportioneel is voor kleine schepen. Moet je niet op voorhand al een inventarisatie maken, omdat het bij kleine schepen ook kan gaan om een stapeling van maatregelen die buitenproportioneel kan zijn? Mijn vraag was of de Minister bereid is om de gevolgen voor de kleine schepen goed op een rij te zetten en deze te agenderen binnen de CCR.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In onze onderzoeken nemen we specifiek de positie van de kleine schepen en de stapeling en dergelijke mee. Ik gaf eerder in mijn betoog al aan dat we op dit moment diverse onderzoeken laten doen naar de betekenis van regels. Dan denk je zo veel mogelijk vooruit. Je kunt natuurlijk niet iets onderzoeken waarvan je nog niet weet dat het gaat komen. We proberen zo veel mogelijk vooruit te werken, dus niet op het moment dat de regel komt, maar op het moment dat de eerste gedachte opkomt om een bepaalde kant op te gaan. Dat geldt sowieso voor ons gehele Europese beleid. Anders dan in het verleden zitten we er veel meer bovenop. Als we dingen in algemene zin afspreken, denken we meteen na over wat het in concrete zin kan

betekenen. Dit is een van de punten waartegen we in het verleden vaak zijn aangelopen bij diverse onderwerpen. Het algemene principe leek zo mooi. Als je het vervolgens vertaalde naar de praktijk, bleek het toch erg zwaar om in te voeren. Volgens mij voldoe ik dus aan de wens van mevrouw Dik-Faber.

Ik neem de motie-Graus dus volledig ter harte met dien verstande dat het niet zo moet zijn dat een regel nooit op kleine schepen van toepassing kan zijn, maar dat we een en ander verstandig moeten bekijken.

De heer De Vries heeft gezegd dat ik bij uitstek punten kan agenderen, als ik voorzitter van de EU en tegelijkertijd voorzitter van de CCR ben. Dat is zo. We kunnen bovendien prioriteiten stellen. Definitieve oplossingen voor de meest knellende bepalingen hebben mijn prioriteit voor het Voorzitterschap. Ik wil gewoon dat daar oplossingen voor komen en dat we de zaken niet alleen maar vooruitschuiven. Voor het nemen van besluiten heb ik natuurlijk de meerderheid van de CCR nodig, maar het helpt wel als je als voorzitter ervoor kunt zorgen dat de problemen aan de orde komen en je aan het secretariaat kunt vragen hiervoor een en ander voor te bereiden.

De PvdA heeft gevraagd naar het verbod op alleenvaart op de Westerschelde. Het ontvangen verzoek om alleenvaart voor schepen kleiner dan 55 meter op de Westerschelde toe te staan heb ik voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Volgens de ILT kan alleenvaart de veiligheid op de Westerschelde in gevaar brengen. Dit is een belangrijke opmerking van de inspectie. Tegelijkertijd gaat de kleine vaart naar Frankrijk mij zeer ter harte. Daarbij is het oversteken van de Westerschelde van belang. Ik ben met de sector, BLN en de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), aan het bekijken of de alleenvaart op de Westerschelde voor schepen kleiner dan 55 meter mogelijk is zonder de veiligheid in gevaar te brengen. De commissie moet zich voorstellen dat men tussen heel grote schepen door moet laveren en die schepen worden alleen maar groter. Ik ben bezig dit in beeld te brengen en hoop na de zomer wat meer duidelijkheid te hebben. Op grond van het verdrag heeft de permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart hierover uiteindelijk het laatste woord.

De heer Smaling heeft gevraagd hoe ik wil omgaan met de opeenstapeling van technische eisen. Deze vraag lijkt een beetje op die van de ChristenUnie, hoewel die alleen gericht was op de kleine schepen. Op basis van het onderzoek uit 2011 hebben we aan de CCR voorgesteld de knellendste technische eisen aan te pakken. Daarmee zijn we intussen begonnen. Die eisen werden ook door de binnenvaartsector zelf aangeduid als de grote knelpunten. De andere delegaties in de CCR bewegen pas zeer recentelijk. Maatregelen tegen andere technische eisen zijn op dit moment in de CCR niet haalbaar. We hebben de eerste stap gezet. We hebben wel te horen gekregen dat het overgrote deel van de sector het behaalde resultaat binnen de CCR steunt. Alleen de ASV, de kleinste van alle partners, doet dit niet en heeft duidelijk aangegeven nog niet tevreden te zijn. We werken er dus op alle vlakken aan om stapeling tegen te gaan.

Ik ga over naar de binnenvaart en de capaciteitsmaatregelen. Naar aanleiding van de discussies over het aanmelden van de crisis in de binnenvaart als onderwerp van bespreking in Europa, heb ik de commissie inderdaad meegedeeld dat ik niet dacht dat een en ander snel zou gaan en dat ik daarom een eigen onderzoek wilde laten doen naar de verkoop van schepen in het buitenland. Dit onderzoek is gedaan door Royal Haskoning. Het rapport heb ik naar de Kamer gestuurd. In dit rapport staat dat we in een beperkt aantal landen kunnen verkopen, maar niet overal. Sommige schepen passen immers niet in bepaalde rivieren en sommige landen werken heel anders. Er zijn landen te vinden waar verkoop kansrijk is. Ik heb de banken gevraagd een vervolgpilot te financieren. Ze wilden dit wel doen, maar slechts voor een laag bedrag. Ze

wilden dat ook de scheepvaart, de overheid en alle andere partijen deze voor eenzelfde bedrag meefinancierden. Ik heb aangegeven dat het op die manier niet werkbaar was. Er komt dus geen vervolgpilot.

Dit laat onverlet dat de scheepsmakelaars, een commerciële sector die schepen wil verkopen, het interessant genoeg vinden om er zelf mee aan de slag te gaan. De scheepsmakelaars weten nu welke landen interessant zijn. We hebben aangegeven dat we bereid zijn om een goed woordje voor hen te doen, als ze belemmeringen tegenkomen op internationaal niveau, bijvoorbeeld in de wijze waarop landen omgaan met invoerregels of indien deze beschermende constructies hebben. Dit kan via de ambassades lopen, via directe contacten met mij of tussen collega's daar. Daarnaast blijf ik de werkbezoeken naar landen benutten om contacten te leggen.

Vorige week was ik in Myanmar. Daar wil men 80% van de binnenvaartschepen vernieuwen. Dat land ligt wel heel erg ver weg en het is erg ongunstig om binnenschepen daarheen te brengen. De transportkosten zijn immers vaak het hoogst. Toch roep je op zo'n moment: we hebben er nog wel een paar voor u en we zullen eens kijken wat we kunnen doen. Ik kan niet zeggen of het voor dit land zinvol is, maar het staat in ieder geval altijd op mijn netvlies.

De banken gaan zelf verder aan de slag om te bekijken op welke manier er voorstellen gedaan kunnen worden aan particulieren over het uit de markt nemen van schepen. De banken financieren natuurlijk schepen. Ze hebben de keus tussen door financieren en door laten draaien of misschien een aantal schepen tijdelijk uit de markt te halen. De banken zijn hiermee momenteel intensief bezig met de individuele partijen.

De heer De Vries vroeg naar het inzetten van een bemiddelaar. Het overleg tussen de banken, de brancheorganisatie en I en M over de actie om de totstandkoming van samenwerkingsverbanden te stimuleren, loopt. Het vormen van coöperaties was een van de dingen die ook de banken graag wilden. Ik vind het zelf ook erg geschikt. In mijn ogen loopt dit. Ik zie dus geen reden om een bemiddelaar aan te stellen. Bij BLN en bij de banken bestaat de notie dat herstructurering een voorwaarde is om te komen tot een gezonde toekomst voor de binnenvaart. Ik heb er vertrouwen in dat ze actie ondernemen om in die richting te starten. Als blijkt dat het stroef loopt of vastloopt, wil ik mijn bijdrage leveren, maar uiteindelijk moeten ze het toch met elkaar doen. Ik heb niet het signaal gekregen dat het vastgelopen is, maar dat ze er actief mee bezig zijn. Er zijn ook al coöperaties in wording.

De **voorzitter**: Ondanks dit antwoord is er toch een vraag van de heer De Vries.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Misschien komt het doordat ik zelf bestuurder ben geweest dat ik proactief met deze partijen om de tafel ben gaan zitten. Ik heb andere signalen. Ik heb onlangs gesproken met een van de banken die het meest geïnvesteerd heeft in nieuwe schepen. Die zegt de bereidheid te hebben, maar wil ook beweging zien bij BLN. Ik heb een bijeenkomst van BLN in Gorinchem meegemaakt. Alle schippers waren toen heel enthousiast, maar daarna is alles weer stilgevallen. Er is een regisseur nodig. Alle partijen willen wel, maar ze kunnen het schip niet zelf van de wal krijgen, om even een passende beeldspraak te gebruiken. De Minister kan hierbij wel degelijk een rol spelen. Het is een heel gemakkelijke rol, want ze willen allemaal. Ze moeten alleen om de tafel gaan en de goede dingen doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik herhaal dat ik bereid ben om een bijdrage te leveren als dat nodig is. Ik heb begrepen dat er vorige week een overleg is geweest tussen de banken en BLN. Misschien dat ze hierna in actie gekomen zijn. Laten we even afwachten

wat de uitkomst van dit overleg is. Nogmaals, als het niet werkt, is het goed dat we er nog wat extra's instoppen. De afgelopen jaren hebben we verschillende ambassadeurs voor de binnenvaart aangewezen. Die moesten ervoor zorgen dat de partijen zich meer verenigen en tot één organisatie komen. We hebben een en ander net met Arie Kraaijeveld afgesloten. Ik vind het belangrijk dat er vanuit die clubs zelf actie komt. Als blijkt dat het niet goed loopt, ben ik bereid me ermee te bemoeien. Dat staat dan.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik zou tegen de Minister willen zeggen: bied het aan. Als het niet nodig is omdat ze het zelf kunnen, komt het wel goed. Ik denk dat ze dit aanbod met beide handen zullen aangrijpen. Ik verzoek de Minister om haar hulp aan te bieden.

De **voorzitter**: Ik hoorde geen vraag, maar meer een oproep. U kunt doorgaan met de beantwoording van de vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil overgaan naar het huisvuil. Daarover zijn veel vragen gesteld door de diverse commissieleden. Over dit punt zijn er eerder emotionele debatten geweest met de Kamer, maar ook tussen mijn mensen en de mensen die de belangen van de diverse gremia verdedigen. Ik blijf het als volgt zien. Voor de afgifte van huisvuil en klein gevaarlijk afval langs de rijksvaarwegen hebben we een abonnementssysteem ingevoerd, omdat hierover in internationaal verband afspraken zijn gemaakt op grond van het principe «de vervuiler betaalt». De binnenvaart was de enige sector waarbij dit nog niet het geval was. Het mkb betaalt immers ook. Het principe van «de vervuiler betaalt» is aangenomen op basis van het CDNI-verdrag, een soort verdrag over afvalstoffen waarachter een Franse term zit die ik niet zal noemen. Het betreft – ik zeg het nog een keer – een vrijwillig systeem voor huisvuil en klein gevaarlijk afval. Er staan containers langs de rijksvaarwegen die men met een pasje kan openen. Men kan hier dus vrijwillig een abonnement op nemen. Daarnaast bestaan er nog steeds afgiftemogelijkheden in havens. Daarvoor hoeft men niet te betalen, want deze zit al in de prijs van de havenliggelden. De mogelijkheid om het huisvuil gewoon thuis af te geven bestaat natuurlijk ook. Het abonnementssysteem voor de containers die langs de vaarwegen staan, is dus vrijwillig. Men kan zijn huisvuil ook gewoon gratis afgeven in de havens en thuis. Als men tussendoor geen huisvuil wil afgeven, hoeft men dit systeem niet te gebruiken.

Er was discussie over het aantal containers en de plaatsing daarvan. Een en ander hebben we aangepast. Na de discussie hebben we ook de abonnementsvormen aangepast. Ik heb hierover met de grote brancheorganisaties overeenstemming bereikt. Ik hoor de commissie zeggen dat er nog steeds mensen niet blij zijn met dit systeem. Ik begrijp best dat het wennen is en dat het vervelend is dat je moet betalen voor iets wat je eerder gratis kreeg. Afval moet echter verwerkt worden en dat brengt kosten met zich mee. Voor alle sectoren, ook voor het mkb, geldt dat men moet betalen voor het inzamelen van afval. Ik zie geen reden om een uitzonderingspositie voor de binnenvaart in stand te houden. Ik zie genoeg mogelijkheden om op een andere manier met het huisvuil om te gaan, zodat men niet tot een dubbele betaling hoeft te komen. De vraag was of het niet op zo'n manier kan worden vormgegeven dat de laatste groep er ook tevreden over is. Dit afval wordt beschouwd als bedrijfsafval, omdat het op deze manier is gedefinieerd in een internationaal verdrag. Bij het mkb is dit soort afval ook bedrijfsafval.

Er werd mij gevraagd of het niet op een andere manier kan en of ik niet in de weg wil gaan staan, als de betrokken partijen samen met de gemeenten met een nieuw systeem komen. Ik ben zelf voorstander van een internationaal systeem. Dat heeft mijn voorkeur. Het systeem dat we

in Nederland hebben opgezet, is geschikt om uit te breiden naar andere landen. Daarover lobby ik ook met andere landen. Dan zou men met hetzelfde abonnement ook huisvuil in het buitenland kunnen afgeven. De prijs van het abonnement hangt af van het aantal deelnemers. Hoe meer deelnemers er zijn, hoe gunstiger de prijs uiteindelijk wordt. Het staat de schippers vrij om al dan niet gebruik te maken van dit abonnements-systeem. Als men voor een andere oplossing kiest zoals afgifte in een haven of als men zelf een contract met een inzamelaar wil afsluiten, kan dat wat mij betreft ook. Als er een goede andere oplossing met bijvoorbeeld de gemeentes gevonden wordt, zal ik dat niet blokkeren. De heer De Vries vroeg dit en andere commissieleden ondersteunden deze vraag. Voor mij is van belang dat het huisvuil goed afgegeven wordt en dat het ergens een prijs krijgt. Degene die het huisvuil levert, moet er ergens voor betalen. Als er een andere oplossing komt, die de steun krijgt van de binnenvaartbranche, heb ik geen enkele reden om die te blokkeren. Die oplossing zie ik dan graag. Ik wijs er nogmaals op dat ik met een meerderheid van de brancheorganisaties overeenstemming heb bereikt over een aantal wijzigingen per 1 juli in zowel het abonnement als het inzamelnetwerk. Ik weet best dat niemand echt staat te juichen. De overeenstemming met de diverse partijen is bereikt nadat we de plannen een aantal keren hebben aangepast. Ik laat een en ander open. Als er een betere oplossing komt die ook de steun heeft van de binnenvaartbranche en waarbij het principe «de vervuiler betaalt» gehanteerd wordt, zal ik die niet in de weg staan.

De heer **Smaling** (SP): We zijn ook heel erg voor het principe «de vervuiler betaalt». De vraag is of de vervuiler niet dubbel betaalt. Je betaalt je afvalstoffenheffing vaak al in de gemeente waar je woont. Niemand komt daar wekelijks tellen of ik één of vijf vuilniszakken buiten zet. Dat gebeurt bij de Minister ook niet. Als je een varend beroep hebt en je staat bij een gemeente ingeschreven, betaal je dus eigenlijk twee keer voor een hoeveelheid vuil die niet afwijkt van andere huishoudens. Ik vind dit een dubbeltelling die niet deugt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit geldt ook voor het mkb. Dat betaalt op dezelfde wijze, namelijk thuis en voor het bedrijfsafval, ook al betreft dat huisvuil. Ik heb al eerder gezegd dat je er ook voor kunt kiezen het huisvuil dat je op je schip hebt, thuis af te geven. Je kunt er ook voor kiezen om het in de haven af te leveren. Dan zit het al in je havengeld. Je hoeft niet per se een abonnement te nemen. Dat kun je doen, als je het zelf gemakkelijk vindt om het onderweg te kunnen afgeven. Het is niet anders dan bij andere sectoren en er is een keuze.

De heer **Smaling** (SP): Je vaart door het land. Je hebt een heleboel hete dagen achter elkaar. Daar komt dan zo'n Pinkpop-hoosbui achteraan. Die omstandigheden zijn toch net iets anders dan een gemiddelde mkb-situatie met een woning waarbij je het vuil uit het zicht kunt zetten. Ik wil graag dat de Minister de sector hierbij matst en het niet dubbel in rekening brengt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zelfs als je vaart in een warme zomer, kom je altijd wel langs een haven waar je je afval kunt afgeven. Die afgifte zit immers gewoon in je havengeld. Ik vind «matsen» een verkeerd gekozen woord. Voor alle sectoren in dit land moeten dezelfde regels gelden. Als het principe «de vervuiler betaalt» geldt, is het prima. Dat kan via je huisvuil thuis of via afleveren in de haven. Als je je afval onderweg al kwijt wilt, om welke reden dan ook, kun je gebruik maken van de containers. Het vuil in de containers moet afgevoerd worden. Die containers moeten schoongemaakt worden. Er moet op toegezien worden. Er hangt dus gewoon een prijskaartje aan. Men hoeft

het niet dubbel te doen. Men kan ervoor kiezen om dit wel te doen. De binnenvaartsector wordt niet anders behandeld dan andere sectoren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als je als Kamerlid op een afstand van meer dan twee uur reizen van Den Haag woont, heb je ook in Den Haag een appartement. Ik betaal helaas ook dubbel. Ik moet er niet aan denken om met die vuilniszakken in de trein te zitten, maar dit terzijde. Zo moet een binnenvaartschipper er natuurlijk ook niet aan denken om een week rond te drijven met zijn afval. Het probleem met het systeem is dat het niet werkt, als iedereen zich eraan onttrekt. Er is wel een goede stap gezet. Het abonnement kostte eerst nog veel meer en er zijn containers bijgekomen. Als iedereen zich eraan onttrekt, schiet het systeem zijn doel voorbij. Het blijkt een duur systeem te zijn als niemand een pasje koopt. Ik maak me bovendien zorgen dat er in het buitenland nogmaals betaald moet worden. Dan kunnen we ons beter richten op één betaalbaar internationaal systeem. Anders wordt het niets. Het is nu eenmaal een systeem op vrijwillige basis en men kan andere mogelijkheden zoeken. Het is positief dat Minister eventuele andere mogelijkheden niet in de weg zal staan. Ook de VNG heeft aangegeven het systeem te willen bekijken. We zullen toch moeten zoeken naar een creatievere oplossing dan deze. Dit wil ik maar even gezegd hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei al eerder dat mijn voorkeur uitgaat naar een lobby om internationaal tot hetzelfde systeem te komen. Hoe meer gebruikers er zijn, hoe goedkoper we het kunnen maken. Als er inderdaad nog een andere oplossing bedacht kan worden die we nog niet gezien hebben en die wel recht doet aan het genoemde principe, sta ik daarvoor open.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is iets wat ik nog niet helemaal begrijp. De Minister geeft aan dat ze afspraken met voldoende draagkracht heeft kunnen maken met de koepelorganisaties. Vanmiddag hebben we een petitie in ontvangst genomen die door 1.151 binnenvaartschippers ondertekend was. Ik zie daarin wel een verschil van beleving van de gemaakte afspraken. Graag krijg ik hierop een reactie van de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben overlegd met alle partijen, namelijk BLN, de ASV en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB). Uiteindelijk hebben BLN en het CBRB zich erbij neergelegd. Ze waren niet erg enthousiast, maar na de aanpassingen zijn ze uiteindelijk akkoord gegaan. De ASV is wel aan tafel gekomen om te spreken over het principe, maar niet over de uitvoering, en is ook al vroeg uit de overleggen gestapt. De ASV bestaat uit ongeveer dertig ondernemers. Met de andere partijen, de belangenvertegenwoordigers van de andere schippers, heb ik een akkoord bereikt. Dat betekent niet dat iedereen zich op dit punt vertegenwoordigd voelt door zijn belangenvertegenwoordiger. Als we met de VNG een deal sluiten, hebben we soms ook te maken met gemeenten die het er toch niet mee eens zijn. Dit is net zo iets. Het gaat er uiteindelijk om dat ik met de organisaties tot een vergelijk kom. Ze moeten aan hun achterban kunnen aangeven waarom men er wel of niet mee moet instemmen en anders moeten ze worden teruggeroepen door hun achterban. Dat is dan weer een ander type vergadering. Dit is wat ik erover kan zeggen. Ik sluit niet met alle individuele gebruikers een deal.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wie weet komt er inderdaad nog een overleg tussen de achterbannen van de verschillende organisaties. Dat zou het overwegen waard zijn, maar daarover gaat Den Haag niet. De Minister zei dat ze een oplossing met gemeenten niet zal blokkeren.

Volgens mij ligt daar de sleutel voor een oplossing die wel op draagvlak kan rekenen. Mag ik de Minister vragen een bemiddelende rol te vervullen en de VNG uit te dagen om met de verschillende organisaties in gesprek te gaan en tot een gedragen oplossing te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eigenlijk mag mevrouw Dik-Faber dat niet vragen. Ik heb zelf een voorstel neergelegd. Ik ben er tevreden over. Ik heb het een aantal keren aangepast. Ik vind het enerzijds een beetje gek om nu als bemiddelaar te proberen een ander systeem te realiseren. Anderzijds geef ik aan dat ik niet in de weg zal staan, als de VNG en de verschillende partijen tot een goede oplossing komen die gedragen wordt door de sector en conform het principe van «de vervuiler betaalt» is. Ik vind het iets anders om nu zelf actief te gaan trekken aan een andere oplossing. Ik sta immers achter mijn eigen voorstel. Ik breng het liefst dit nationale systeem naar een internationaal niveau.

Er zijn vragen gesteld over de loodsen. Ik begin met de herziening van de loodsplicht. Sommige commissieleden vinden het goed dat de loodsplicht herzien wordt, maar vragen of een en ander niet complexer wordt en waarom ik geen landelijke loodsplichtgrenzen en -ontheffingen voorschrijf. In mijn optiek wordt de loodsplicht niet complexer. Met de herziening wordt een eenduidig ontheffingsstelsel ingevoerd dat eenvoudiger is dan het huidige stelsel. In het nieuwe stelsel kan in alle gevallen rekening worden gehouden met regionale verschillen tussen zeehavengebieden. Dat maakt een ruimhartiger loodsplichtbeleid mogelijk.

De ontheffingseisen zullen in alle zeehavengebieden hetzelfde zijn. Die zijn landelijk en uniform en worden opgenomen in de landelijke wetgeving. Ik vind het belangrijk om een regionale invulling aan de eisen te kunnen geven, omdat deze uiteen kan lopen tussen de zeehavengebieden. Ik wil recht doen aan die verschillen.

Wat moet men zich hierbij voorstellen? Iemand die altijd een ontheffing heeft gehad in Rotterdam en daar de boel op zijn duimpje kent, gaat voor de eerste keer naar Groningen. Het is niet gek dat die persoon dan geloodst wordt. Het is immers de eerste keer. Na meerdere keren kan een inschatting worden gemaakt en worden besloten dat het niet meer nodig is. Dat bedoel ik met een regionale inschatting van wat er nodig is en wat niet. Het is dus geen verzwaring van de loodsplicht. Waar mogelijk worden de vrijstellingsgrenzen van de loodsplicht per zeehavengebied juist verruimd. Ik heb de uitgangspunten weergegeven. Ik zal aangeven hoeveel verruiming er mogelijk is, ook vanuit veiligheidsoogpunt. De rijkshavenmeesters komen met een onderbouwd advies. Het is belangrijk dat ze dat doen. Verzwaring is zeker niet het doel van de herziening. Die angst probeer ik hierbij nogmaals weg te nemen. Na de adviezen stel ik de herziening vast. Uiteindelijk wordt het ook een landelijk kader, maar dat zei ik al eerder.

Mevrouw Dik-Faber en andere leden vroegen of de flexibilisering van de loodsplicht niet eerder ingevoerd kan worden. Dit is zowel procesmatig als inhoudelijk een complex onderwerp. Ik wil dit traject zorgvuldig uitvoeren en de betrokkenheid van de belanghebbenden borgen. Dat kost tijd. Ook de aanpassing van de wetgeving kost tijd. De opzet van het huidige ontheffingsstelsel is daar mede debet aan, omdat deze ook aangepast moet worden. Het lukt me niet om het nieuwe stelsel al in 2016 ingevoerd te hebben. Dat is praktisch gezien niet mogelijk. Ik houd dus vast aan 2017.

Een goede vraag is of het mogelijk is om te innoveren in de loodsdienstverlening. Daarbij werd ervan uitgegaan dat een en ander voor een lange termijn wordt vastgesteld. Innovatie is voortdurend een onderdeel van het overleg tussen de rijkshavenmeesters, het loodswezen en het ministerie. Het is belangrijk ruimte te houden voor innovaties in de regels. Het



huidige voorstel voor flexibilisering is een resultaat van de vernieuwing. We moeten de regelgeving aanpassen, als innovaties daartoe reden geven. We hebben zelf de termijn van tien jaar bepaald, maar we kunnen de regelgeving tussentijds aanpassen, als we belangrijke innovaties zien. Dit was een terechte opmerking van mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw De Boer had een vraag over de loodsplicht op de Eems. Ze vroeg of we de Nederlandse en Duitse loodsen niet meer kunnen laten samenwerken. De Eems-commissie heeft de Nederlandse en de Duitse loodsen gevraagd te komen met voorstellen voor een verdergaande samenwerking. Beide loodsenorganisaties hebben gezegd hiertoe bereid te zijn. Verdergaande samenwerking is mogelijk omdat de Duitse loodsen zijn overgestapt op een nieuw systeem dat aansluit bij het Nederlandse systeem, namelijk de tenderbeloodsing. Het is op basis van de bestaande regels niet mogelijk om Duitse loodsen voor de scheepvaart op Nederlandse havens in te zetten en andersom. Ik ben bereid om het Eems-verdrag aan te passen als een dergelijk voorstel uit het overleg tussen de Duitse en Nederlandse loodsen zou komen. Dit onderwerp heeft mijn volle aandacht.

Er is gevraagd of ik mijn invloed wil aanwenden bij het vinden van een oplossing voor de betaling aan NLBV door de Vlaamse overheid. Dat heb ik reeds gedaan. Ik heb hierover meermaals gesproken met mijn Vlaamse collega, Hilde Crevits, zowel telefonisch als in een persoonlijk contact. Ik heb haar hierover bovendien een brief geschreven. NLBV heeft me geïnformeerd dat het daarna tot nieuwe afspraken is gekomen met de Vlaamse collega's om de samenwerking duurzaam voort te zetten. Daar ben ik blij mee. Het is zorgelijk dat de afspraken nog op een politieke bekrachtiging van het Vlaams gewest wachten. Zoals de leden weten zijn daar net verkiezingen geweest. Een en ander is nog in vorming. Zorgelijk is ook dat er nog steeds gewacht moet worden op het geld, terwijl de Arbitragecommissie de uitspraak heeft gedaan dat Vlaanderen op de proppen moet komen met het geld. Dit is nog steeds niet gebeurd. Op korte termijn, namelijk op 17 juni, is er een rechtszaak voorzien die op dit punt duidelijkheid zal verschaffen. Ik blijf deze kwestie tussen NLBV en het Vlaams gewest nadrukkelijk in de gaten houden. Als dat nodig is, zal ik mijn collega hierover aan haar jasje trekken. Als er een nieuwe collega komt, zal ik die ook aan de jas trekken. Ik kan België niet binnenvallen om het geld te halen, maar ik doe wat er in mijn vermogen ligt.

Ik ga over naar de rubriek «*varia*». De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe het staat met de diverse toezeggingen en of ik voor het zomerreces al mijn toezeggingen kan afronden. Hij noemde er heel snel een heleboel. Ik kan het niet op basis van de huidige gegevens toezeggen. Ik kan wel voor de zomer een brief aan de Tweede Kamer sturen over de stand van zaken van de toezeggingen. Ik probeer er zo veel mogelijk af te ronden.

Ik neem het voorbeeld van de olielozingen. We zouden een vergelijkend onderzoek doen naar de hoogte van de boetes. Dit onderzoek is gaande. Het kostte meer tijd dan gedacht, omdat we moesten overleggen met België en Frankrijk. Dit onderzoek heeft inzicht gegeven in een aantal zaken waarin strafrechtelijk is opgetreden. Het rapport hoop ik in ieder geval nog voor het zomerreces aan de Kamer te kunnen sturen. Dit is een toezegging waarvan ik wel de stand van zaken ken. Ik weet het niet van alle toezeggingen zo precies. Ik zal nagaan welke toezeggingen we gedaan hebben en er zo veel mogelijk afronden.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar het debunkerverbod. Laat ik vooropstellen dat er nooit sprake is geweest van een verbod op debunkeren in Rotterdam. In talloze situaties kon en kan een schip de ingenomen bunkerolie uit zijn tanks verwijderen zonder dat deze als afval bestempeld wordt. Hierover zijn recentelijk twee uitspraken gedaan. Ik denk dat mevrouw De Boer hierop doelde. De eerste was een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. De Rechtbank in Rotterdam had aan deze instantie een prejudiciële vraag gesteld. Deze vraag had betrekking

op een teruglevering van in transport vervuilde brandstof. De Rechtbank in Rotterdam moet hierover nog uitspraak doen. In een tweede zaak heeft de Raad van State uitgesproken dat er bij teruglevering geen sprake was van afval. In dit geval was er sprake van retourneren van ongeschikte brandstof tegen betaling van de aankoopprijs. Bij de handhaving houden we natuurlijk rekening met deze uitspraken. Debunkering blijft als afgifte van afval aangemerkt worden als in de brandstof afvalstromen of verboden stoffen worden aangetroffen. Dit is de enige reden om het als afval te bestempelen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, u bent door uw interrupties heen, maar als het een minuut scheelt in de tweede termijn, mag u wat mij betreft nu interromperen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kon het laatste niet goed volgen. Blijft bunkerolie als afval bestempeld worden of gaan we niet handhaven op debunkeren? Deze olie is in veel gevallen geen afval en kan gewoon terug in het raffinagesysteem en als olie worden verkocht. Graag krijg ik enige toelichting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Debunkering wordt uitsluitend als afgifte van afval aangemerkt, als er in de brandstof echt afvalstoffen, afvalstroom of verboden stoffen worden gevonden. Anders dus niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar zijn vragen over en dat maakt het eerlijk gezegd nog iets ingewikkelder. Ik meen dat de branche zou komen met een lijst van stoffen die aangemerkt kunnen worden als afvalstoffen. Die is er nog niet. Het lijkt me goed als de Minister de Kamer informeert over hoe het precies zit en concreet aangeeft wat afval is en wat niet. Ik kan niet zo een-twee-drie inschatten wanneer die stoffen erin zitten en hoe vaak dit voorkomt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is ook een van de eerdere toezeggingen. Deze lijst of in ieder geval de stand van zaken hiervan zal dus ook voor het zomerreces aan de Kamer worden gestuurd. De kaart waarnaar de heer De Rouwe vroeg, is al naar de Kamer gestuurd. Dit betrof ook een toezegging. Hij vroeg ook wanneer het probleem met de ligplaatsen in Kanaleneiland wordt aangepakt. Hierbij gaat het om veiligheidsproblemen, niet om capaciteitsproblemen. We zijn bezig met de ligplaatsen in de regio. Daardoor verdwijnt uiteindelijk het tekort. We zijn bijvoorbeeld bezig bij de Beatrixsluizen en het Amsterdam-Rijnkanaal. De heer De Boer en mevrouw De Vries hadden een discussie over het uitstel van de stikstofnorm.

De **voorzitter**: Het is mijnheer De Vries en mevrouw De Boer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn excuses. Een interessant setje. Ik hoor de heer De Vries zeggen dat ze heel dicht bij elkaar wonen. Ze zitten op dit onderwerp soms ook dicht bij elkaar dan ze denken. De IMO had Rusland voorgesteld om de strengere normen voor stikstof die gaan gelden in de emissiebeheersgebieden, uit te stellen van 2016 naar 2021. Dit is in april in de milieucommissie van de IMO verworpen. Besloten is dat voor de bestaande NECA's (NO<sub>x</sub> Emission Control Areas) de invoeringsdatum van 2016 blijft gelden. Nieuwe NECA's kunnen zelf bepalen wanneer de strengere normen voor hun regio ingaan. Samen met de overgrote meerderheid van de landen vinden we dit een bevredigend compromis. Het is niet direct van invloed op de uitstoot van NO<sub>x</sub> op de Noordzee. De Noordzee is op dit moment namelijk geen NECA, waar die

strengere NO<sub>x</sub>-norm van toepassing is. De IMO geeft ook flexibiliteit om een invoeringsdatum te kiezen die voor de regio het meest gewenst is. Nederland en Denemarken zijn trekkers van een overleg met Noordzeelanden over een mogelijke NECA-status van de Noordzee, waarvoor consensus vereist is. We streven ernaar om dit jaar nog van alle betrokken landen een standpunt te krijgen en te overleggen of er consensus mogelijk is over een Noordzee-NECA-aanvraag bij de IMO. Ik voldoe dus aan het verzoek van de PvdA.

De Staatssecretaris heeft hier een toelichting op gegeven in het algemeen overleg Transportraad. Het streven is gericht op een datum van inwerkingtreding van een NECA die enerzijds recht doet aan de milieuambities van dit kabinet en anderzijds de sector voldoende gelegenheid geeft om aan de extra uitrustings-eisen van de schepen te kunnen voldoen. Ik ben het met de VVD eens dat 2016 te vroeg is voor een mogelijke Noordzee-NECA. Die strengere normen zouden dan vanaf 2016 voor nieuwe schepen in de Noordzee kunnen gaan gelden. De NO<sub>x</sub>-eis is wel 2016, maar de NECA-eis niet. Omdat er tussen het bestellen en afleveren van nieuwe schepen vier jaar kan zitten, is 2016 te vroeg. Dat is een praktische reden. Daarbij komt nog dat met de procedures van de IMO de vroegst mogelijke datum van inwerkingtreding van een NECA in de Noordzee 2018 zou zijn. We bekijken momenteel met de sector of dit haalbaar is of dat er nog extra tijd nodig is.

De VVD-woordvoester merkte op dat de stikstofuitstoot in het algemeen ver onder de EU-norm ligt. Ze vroeg zich af of er nog verdere maatregelen nodig zijn. Er zijn nog steeds echte knelpunten, met name de stikstofuitstoot in grote steden als Rotterdam. Daardoor dreigen we niet aan de norm te voldoen, maar het is inderdaad niet meer voor het totale gebied aan de orde.

Ik heb nog een aantal algemene vragen liggen, bijvoorbeeld over de kosten van het wegen van de containers en de manier waarop Nederland omgaat met de verplichting. Ik heb inderdaad gezegd dat er alternatieve methoden gebruikt moeten kunnen worden om te certificeren wat de massa van een container is. Met overheidsorganisaties, de ILT, de politie, de douane en belangenorganisaties waaronder EVO, werken we aan de effecten van deze afspraken door zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande verplichtingen. Daarmee kunnen we waarschijnlijk ook een alternatieve methode vormgeven die voldoende zekerheid biedt, waardoor extra kosten tot een minimum beperkt worden. Het gaat vooral om het goed vastzetten van de containers en niet zozeer om het gewicht. Daarop hebben we in deze vergadering weer gewezen. Ik hoop dat andere landen gebruik gaan maken van de opties die we in Nederland uitwerken. Dat is van belang. Ik zoek daarbij aansluiting bij ISO-certificering en de Europese Authorized Economic Operator. Het is immers complex als wij als enige zo'n systeem hebben. We hebben in ieder geval op alle mogelijke manieren geprobeerd de overlast te beperken en de kosten terug te brengen.

Met betrekking tot windenergie was er het verzoek om geen molens bij de ingang van de haven te plaatsen. We zullen binnenkort vermelden hoe het haalbaarheidsonderzoek binnen de 12-mijlszone heeft uitgedaan en wat we geschikte locaties vinden. Hierop wil ik niet vooruitlopen. Natuurlijk houden we rekening met de scheepvaart en de scheepvaartroutes.

De heer Smaling heeft gevraagd hoeveel geld er in de pot van de SAB zit en of de bijdrage omlaag kan. Dit betreft de bijdrage die de SAB int voor oliehoudend afval en die internationaal wordt veevend. Er wordt internationaal bekeken of het tarief van € 7,50 omlaag kan. Er is inderdaad meer binnengekomen dan uitgegeven in 2011 en latere jaren. Dit geld mag volgens CDNI alleen voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend materiaal worden gebruikt.

De heer Smaling merkte op dat hij het betoog van een paar jaar geleden had kunnen gebruiken. Hij noemde de kostprijs, de overgangsbepalingen,

de markttransparantie en vroeg of er wel voortgang is gemaakt in het beleid. Deze vraag leek me mooi om mee af te sluiten. Volgens mij hebben we deze onderwerpen in diverse debatten behandeld. Moties over de kostprijs zijn ingediend en afgestemd. Ik heb vandaag laten zien dat er zeker resultaat is bereikt met de overgangsbepaling in CCR-verband. Dat geldt ook voor markttransparantie en dergelijke. Ondanks het feit dat we nog veel te doen hebben, hebben we al veel stappen gezet. Ik hoop dat de heer Smaling de volgende keer, als hij zelf ook al langer in deze commissie zit, kan constateren dat een en ander er al eerder was.

**De voorzitter:** Er is behoefte aan een tweede termijn. Het wordt wel een korte termijn. Alle woordvoerders hebben twee minuten spreektijd, met uitzondering van mevrouw De Boer die één minuut heeft. Dat is namelijk de consequentie van de onterechte interruptie.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. De indruk die de heer Smaling had, namelijk dat de debatten niet opschieten, is vandaag een klein beetje veranderd. Ik ben wel positief over wat ik van de Minister heb gehoord. Ik weet dat ze een behoorlijke jetlag heeft. Het is dus extra knap dat het zo positief is. Ik vind de manier waarop ze het ongelijke speelveld wil benaderen positief. Ze zit er goed in en ze zit er bovenop. We willen graag dat er een concreet stappenplan komt. Dat kan heel goed binnen het actieplan zeehavens. We zijn blij dat de Minister de oplossing niet zoekt via een race to the bottom, zoals de VVD geneigd is te doen, door net als andere landen meer te subsidiëren en soepeler om te gaan met de regels. We zijn blij dat ze de oplossing zoekt in overleg met andere landen om zo tot een gelijk niveau te komen.

De banken willen van individuele naar collectieve oplossingen voor het aanpakken van de overcapaciteit. BLN wil dit ook. Om individuele schippers over de streep te trekken is het verstandig om een aantal vreemde ogen toe te voegen en ervoor te zorgen dat via een regisseur dit proces eindelijk resultaat krijgt. We roepen de Minister nogmaals op om aan deze suggestie te denken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zit met stijgende verbazing te luisteren. Volgens mij heb ik helemaal niet gezegd dat de subsidies omhoog moeten, maar dat we de regels moeten bekijken. De heer De Vries heeft me onjuist geïnterpreteerd. Het wordt lachen als we naar Duitsland gaan en zeggen dat ze strengere milieueisen moeten toepassen. Als ik hem goed begrepen heb, bedoelde de heer De Vries dit in zijn eerste termijn. Ik zeg dat we moeten bekijken of we kunnen komen tot een versoepeling van de regelgeving. Duitsland stelt bijvoorbeeld eisen aan het aantal mollen of zoiets. Ik heb het net opgezocht in Wikipedia. Een mol is een allerschattigst ondergronds levend zoogdiertje. De tweede betekenis is een van de zeven basiseenheden voor de hoeveelheid stof die ergens mag voorkomen. Duitsland is daarin veel soepeler. Pleit de heer De Vries ervoor dat Duitsland overgaat tot strengere eisen, terwijl het juist toegaat naar versoepeling van de eisen? Dat wordt echt lachen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Dan gaan we zeker veel lol beleven. Ik vind inderdaad dat milieudoelstellingen serieus moeten worden genomen. Als die in het buitenland aan de laars worden gelapt of als er veel soepeler mee wordt omgegaan, moeten we daarover in gesprek. Dat doen we met tal van maatregelen. In Europa wordt gesproken over het aanpakken van oneerlijke concurrentie. Dat moet ook kunnen over milieumaatregelen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer De Vries pleit dus helemaal niet voor een versoepeling van Nederlandse regels. Integendeel zelfs. Hij pleit

ervoor dat de Minister in gesprek gaat met Duitsland opdat Duitsland de regels die men aan het versoepelen is, strenger maakt.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik pleit niet voor strengere regels in Nederland. Ik pleit ervoor om op een gelijk niveau te komen. Als je grote verschillen ziet in het omgaan met regels in de verschillende landen, dan moet je naar elkaar toe bewegen. Het zou kunnen dat wij hier en daar af en toe wat soepeler moeten zijn in het belang van de haven. Je moet altijd wegen. Ik zeg niet dat we naar het niveau van Duitsland moeten of dat we altijd voor de onderkant moeten kiezen. Dat pleidooi hoor ik mevrouw De Boer houden.

Ik vind de opmerking over een NECA op de Noordzee erg positief. Dat geldt ook voor het antwoord van de Minister over de alleenvaart op de Westerschelde. Als hiertegen toch bezwaren komen, geef ik de Minister in overweging om te bekijken of het verbod op alleenvaart op alle trajecten en in alle weersomstandigheden moet worden gehandhaafd. Misschien zijn er nog compromissen te vinden.

Het antwoord op de vraag over debunkeren vind ik niet duidelijk. Als je iets uit een schip haalt, zit er altijd wel iets aan. Betekent de opmerking van de Minister dat het beleid versoepeld wordt en dat daarmee kosten gereduceerd worden? We vinden het onterecht als alles wat terugkomt per definitie als afval wordt beschouwd. De genoemde rechtszaken tonen aan dat dit niet aan de orde is. Gaat de Minister naar een versoepeling of blijft ze vinden wat ze tot voor kort altijd al vond?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Bij dit laatste kan ik me volmondig aansluiten. Daarin kunnen we elkaar wel vinden. Volgens mij ontsnapte er inderdaad een voorstel tot versoepeling van regelgeving aan de mond van de heer De Vries. Dat is helemaal top en alleen maar winst.

Het is goed dat er een actieplan komt enzovoorts. Ik heb de tijd niet om overal uitvoerig op in te gaan. Er is nog een onderwerp uit de eerste termijn blijven liggen: de vervanging van de search and rescue-helikopters (SAR). Die wordt aanbesteed door het Ministerie van I en M. Natuurlijk moeten we kijken of het goedkoop kan, maar we moeten ook kijken naar de kwaliteit. Ook schepen maken gebruik van helikopters bij reddingsacties en dergelijke. Als je helikopters voor reddingsacties wilt inzetten, moet je zeker kijken naar de kwaliteit.

Dan rest mij nog een hartenkreet ten aanzien van de windmolens. Zet deze alstublieft niet voor de ingang van de havens. De Minister komt nog met een voorstel terug naar de Kamer.

Wat betreft de NVWA overweeg ik inderdaad een VAO. Ik hoorde net iets positiefs van de PvdA. Die wil ook bekijken of de NVWA niet efficiënter kan. Misschien kunnen we de Minister een hart onder de riem steken bij haar overleg met de Minister van EZ hierover. Je moet toch ergens beginnen met het versoepelen van de regels voor de havens om onze concurrentiepositie hoog in het vaandel te houden.

De **voorzitter**: U kondigt een VAO aan, maar ik neem aan dat dit afhangt van de antwoorden van de Minister. Ik zeg er direct bij dat dit VAO niet deze week kan plaatsvinden. Het wordt doorgeschoven naar volgende week. Ik wacht het nog even af.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar antwoorden. Bij mij is één punt blijven liggen waarin ik een dilemma zie, namelijk het afval in de binnenvaart. Ik heb goed geluisterd naar de schippers. Er zijn vrouwen bij mij aan tafel geweest die een goed verhaal hadden over het afvalprobleem. Wij kunnen ons afval als vanzelfsprekend zonder meer in de klike gooien. Die vanzelfsprekendheid is voor deze vrouwen veel minder. Voor de oplossingen die er liggen, moeten ze toch dubbel betalen. Ik zie het dilemma, maar ik heb op dit moment geen

oplossing. Ik zou graag zien dat er een oplossing komt via de VNG. Dit is ook het pleidooi van de schippers. Er liggen 1.151 handtekeningen. De Minister heeft een oplossing bedacht en ze zegt dat deze de steun van de brancheorganisaties heeft. Ze staat voor haar oplossing. Ik kan bekijken hoe een en ander politiek ligt en koppen tellen. Het is geen optie om nu met een andere oplossing aan de slag te gaan. Daar is politiek gezien geen draagvlak voor. Misschien kunnen we als compromis over een jaar bekijken waar we dan staan. Ik heb in de brief gelezen dat we per 1 juli 2014 met dit nieuwe model aan de slag gaan. Het is een groeimodel. De Minister heeft aangegeven dat het een vrijwillig abonnement betreft. Laten we het komende jaar bekijken of de schippers zich massaal voor dit abonnement aanmelden en hoe het gaat met het zwerfafval. Dat is de keerzijde waarvoor de schippers waarschuwen. We willen natuurlijk geen zwerfafval. We gaan bekijken of een internationale uitrol mogelijk is. Dit extra jaar kunnen de schippers ook gebruiken om met hun brancheorganisaties in overleg te gaan. Ik probeer deze toezegging aan de Minister te ontlocken. Dat zou heel behulpzaam van haar zijn. Bovendien hoeft er dan wat mij betreft geen VAO te komen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik heb toch nog een vraag over de zeevaart. De Minister heeft het proces beschreven. Dat heeft ze eerder ook al gedaan, maar ik blijf zitten met de vraag of de dingen niet sneller kunnen als je het met drie landen bespreekt. Nu moet ze helemaal naar Griekenland om met zo'n Eurocommissaris te praten. Die gaat bovendien bijna weg en zit met zijn gedachten allang bij wat hij binnenkort gaat doen. Ze kan er wel naartoe gaan, maar laat ze dan 's avonds met de Belgische en Duitse collega's achter een goed glas bier gaan zitten om het op te lossen. Ze dreigt ermee dat ze de staatssteun toch bij de Commissie aan moet kaarten en dat het dan alleen maar langer duurt. Is er geen korter traject om deze zaken op te lossen? Dat moet toch mogelijk zijn? De Minister kan bij dit gesprek meteen aan haar Vlaamse collega vragen wanneer NLBV die achterstallige betaling krijgt. Daar had ik ook naar gevraagd.

Misschien komt het doordat de Minister verkouden is, maar ik mis een passie voor de binnenvaartsector. We zijn een land van rivieren en kanalen. Die kanalen liggen er allemaal al heel lang. Die zijn zo mooi en ongelooflijk Nederlands. De sector heeft het zwaar. Voor een deel komt dit door de crisis. Volgens mij komt het echter ook doordat we als een soort hindermacht fungeren met al die regeltjes binnen de CCR voor huisvuil en nog een aantal zaken. Ik verzoek de Minister om voor deze sector te staan. Kleine schepen dreigen te verdwijnen door al deze regels. Er zijn heel weinig ongelukken in de binnenvaart. Bekijk eens hoeveel een binnenschip kan vervoeren en vergelijk dat met de hoeveelheid vrachtwagens of wagons die je daarvoor nodig hebt. Sta ervoor en probeer de sector te laten voelen dat dit kabinet er voor de binnenvaartsector is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Inderdaad komt bij het stappenplan zeehavens aan de orde wat we richting Brussel gaan doen. De heer De Vries heeft gevraagd om een regisseursrol bij BLN. Ik wil eerst weten wat de uitkomst is van het overleg tussen de banken en BLN van vorige week. Ik stel voor dat ik aan hen vraag of ze dit punt zelf willen oppakken of dat ze hierbij hulp nodig hebben en, zo ja, in welke vorm.

De discussie over de mollen ging tussen de heer De Vries en mevrouw De Boer. Ik wil daar alleen over zeggen dat dit niets te maken heeft met het feit of het ene land een scherpere eis stelt dan het andere. Het ene land heeft meer problemen op het gebied van stikstof, omdat het kleiner en voller is dan het andere. Daardoor kun je onderscheid krijgen in het aantal mollen.

De PvdA-woordvoerder heeft een opmerking gemaakt over de NECA's. Die waren positief. Hij heeft gevraagd voor de Westerschelde de verschillende varianten te bekijken. Dat zullen we doen.

Bij debunkeren is het inderdaad niet mijn bedoeling om een streng beleid te voeren. Er is al eerder toegezegd om terug te komen op het debunkeren en de vraag om welke stoffen het hierbij gaat. Hierop kom ik dus nog terug. Ik wil ook niet dat bunkerolie altijd als afval beschouwd wordt. Het is immers een product dat je altijd meevoert. Tegelijkertijd moeten we kunnen ingrijpen als gevaarlijke stoffen of afvalstromen bewust worden gedebunkerd.

De VVD-woordvoester heeft gevraagd naar de SAR-helikopters en de aanbesteding hiervan. We doen inderdaad een tijdelijke aanbesteding in afwachting van de helikopters van defensie die nog niet geleverd zijn. De kwaliteit van de helikopterinzet wordt geborgd in het programma van eisen van het aanbestedingscontract. De discussie vanuit de sector, die bij mevrouw De Vries terechtgekomen is, is ontstaan doordat we het in een heel korte tijd wilden doen. We wilden het voor een zo kort mogelijke periode en via een zo snel mogelijke tender. Uiteindelijk kiezen we toch voor een aanbesteding voor een iets langere periode. Dan kun je wat meer dingen in je programma van eisen opnemen. Dit programma van eisen is opgesteld in samenspraak met de NOGEP (Nederlandse Olie & Gas Exploratie en Productie Associatie), de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij), de Kustwacht, het Ministerie van Defensie en Rijkswaterstaat. Er is ook een marktconsultatie geweest met geïnteresseerde partijen. Op basis daarvan hebben we aanpassingen doorgevoerd met betrekking tot uitrustingseisen en bemanning. Daarmee is de kwaliteit voldoende gewaarborgd.

Het verzoek om geen windmolens voor de havens te plaatsen zal ik meenemen. Binnenkort zullen de heer Kamp en ik komen met een lijstje van gewenste onderzoeksgebieden.

Kan de NVWA niet goedkoper? Mevrouw De Boer overweegt een VAO. Ik gaf al aan dat ik in gesprek ben met de Staatssecretaris van EZ. Ik vind het heel complex om over dit onderwerp een motie te behandelen, omdat het niet tot mijn terrein behoort. Misschien kan mevrouw De Boer het overleg afwachten en naar aanleiding van de uitkomst daarvan bekijken of het alsnog tot een motie bij de Staatssecretaris moet leiden? We hebben in ieder geval goed op ons netvlies dat er veranderingen moeten plaatsvinden.

**De voorzitter:** Wil mevrouw De Boer een VAO aanvragen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit is een belangrijk punt voor ons.

**De voorzitter:** Het is een vraag. Wilt u een VAO aanvragen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Eerlijk gezegd overweeg ik het nog. Ik zal het de griffie, zo nodig, laten weten. Ik onderneem dan zelf wel actie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik geef aan dat het voor mij lastig is om te reageren op iets wat op het terrein van een ander ligt en dat mevrouw De Boer in een VAO dus slechts een algemeen antwoord krijgt. Dat maakt het complex.

De woordvoester van de ChristenUnie heeft enkele opmerkingen gemaakt over huisvuil en vraagt of we het systeem na een jaar kunnen evalueren. Ik ben bereid om het te evalueren, maar meestal is het verstandiger dit na twee jaar te doen. Iets wat wordt ingevoerd per 1 juli 2014 heeft enige tijd nodig om te landen. Daarna kunnen we pas zien op welke manier er gebruikt van wordt gemaakt. Ik wil best evalueren, maar om praktische redenen stel ik voor te kiezen voor een evaluatie na een periode van twee jaar, zoals we altijd doen.

De SP-woordvoerder heeft me gevraagd of ik de zeevaart wel met de Commissaris moet bespreken. Hij suggereert dat ik dit beter met de individuele landen kan doen. Dat doe ik ook. Ik heb mijn collega's uit België en Duitsland aangesproken, maar die zeggen natuurlijk niet dat ze langs allerlei wegen hun havens extra verrijken. Die zeggen dat het helemaal niet waar is en dat ik het anders moet interpreteren. Dat vind ik ook niet zo gek. Als je iemand erop aanspreekt dat hij iets doet wat hij niet zou moeten doen, zegt die niet toe een en ander morgen aan te passen omdat Nederland dat toevallig wil. Ik heb hen erop aangesproken, maar ik heb de Commissaris nodig. Die kan als onafhankelijke partij zeggen dat het zo niet kan en dat het op een bepaalde manier moet worden opgelost in de richtlijn.

De heer Smaling miste passie bij de binnenvaart en vroeg zich af of dat aan mijn verkoudheid lag. Los van het feit dat je al erg gauw emotioneel overkomt als je met een pak zakdoeken zit, vind ik dat we hard bezig zijn met de binnenvaart. Het is een relatief kleine sector die wel heel belangrijk is voor ons land. We hebben het er ontzettend veel over. De invloed van de zeehavens is economisch gezien vele malen groter, maar we spreken veel vaker over de binnenvaart. Dat doen we omdat het een lastige sector is en omdat het nodig is erover te spreken. We hebben een aantal programma's opgezet. We hebben een ambassadeur aangesteld. We hebben verbeterpunten voor de organisaties opgesteld. Ik heb een eigen onderzoek laten doen naar de verkoop van schepen. De opmerking dat ik niet veel passie heb en niet voor deze sector sta, leg ik echt naast me neer. Ik sta voor deze sector. We doen wat we kunnen. Tegelijkertijd is er sprake van een markt en een economie. Het is altijd een combinatie van beide. We proberen de bestaande belemmeringen zo veel mogelijk weg te nemen, maar die markt moet zichzelf hervormen om de toekomst gezond in te kunnen gaan.

De **voorzitter**: Ik ga naar de toezeggingen die de Minister heeft gedaan. Ik ga geen rondvraag inlassen, maar ik kijk toch nog even naar mevrouw De Boer. Handhaaft mevrouw De Boer haar verzoek om een VAO?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wil de Minister toezeggen dat ze met haar collega de wens van de commissie bespreekt om te bekijken of de NVWA efficiënter kan functioneren? Het is me een lief ding waard als de NVWA goedkoper functioneert. De tarieven zijn een deel van de problemen met de haven. De schepen hebben er problemen mee dat de NVWA duurder is. Daarmee komt het level playing field in gevaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik toezeggen. Mijn inzet is om op alle punten, waarvan de NVWA er een is, te bekijken hoe we het sneller, efficiënter en goedkoper kunnen doen. Op die manier kunnen we ervoor zorgen dat we een level playing field bereiken en misschien zelfs nog een stapje verder gaan, als we hierdoor gaan voorlopen op de overige havens.

De **voorzitter**: Dit is een belangrijke toezegging in verband met de NVWA. Ik wil niet meer op de inhoud ingaan. We zijn nu bezig met de lijst van toezeggingen. Om 18.30 uur begint hier een ander debat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil ook heel graag een VAO voorkomen. Ik ben blij met de toezegging van de Minister over de evaluatie. Ik zoek nog naar de argumenten voor die twee jaar. Ik wil graag iets meer onderbouwing van de periode van twee jaar dan «omdat we het altijd zo doen». Als je twee jaar lang met je afval moet rondrijden en dat is een probleem voor je, is twee jaar heel lang. Kan de evaluatie niet over één jaar? Dat zou heel fijn zijn.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil ook geen gedoe over één jaar of twee jaar. In principe maakt het niet zoveel uit. Het risico van een evaluatie na één jaar is dat partijen gaan afwachten en nog geen abonnement nemen, omdat de discussie misschien na een jaar opnieuw aan de orde is. Dat maakt het complexer, maar dat is het niet alleen. Soms moet een onderwerp even landen bij de partijen en moeten ze uitvinden wat wel en wat niet werkt. Daarom stelde ik voor na twee jaar te evalueren. Het staat de commissie natuurlijk altijd vrij om al eerder of tussentijds te zeggen dat het zo niet langer gaat of dat het niet werkt en dat dit punt opnieuw besproken moet worden. Is dit zo voldoende onderbouwd?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja.

De **voorzitter**: Dan doen we het zo. Er zijn twee toezeggingen. Ik probeer nog steeds de kunst van VAO-schijngevechten te beheersen. Is het ja of nee?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Laten we het formele evaluatiemoment over twee jaar vastleggen. Volgend jaar vragen we dan om een voorlopige stand van zaken. Dat kan eventueel ambtelijk via het ministerie. Dan kunnen we horen hoe het gaat met de abonnementen. Hierover houden we uiteraard ook contact met de schippers.

De **voorzitter**: Dat betekent dat we geen VAO aanvragen. Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Minister bericht de Kamer voor de zomer van 2014 over de stand van zaken aangaande de openstaande toezeggingen op het gebied van de zeevaart. Deze toezegging werd gedaan naar aanleiding van de opmerking van de heer De Rouwe.
- De Minister stuurt de Kamer twee jaar na juli 2014 een evaluatie van het huisvuilabonnement voor de binnenvaart.

Ik dank de woordvoerders, de Minister en haar staf hartelijk, alsmede de mensen op de publieke tribune en in het bijzonder de mensen die van ver zijn gekomen, namelijk de mensen uit Sneek. Dat doe ik normaal niet, maar ik wil het nu wel gezegd hebben.

Sluitingstijd 18.17 uur.