
8

Zee- en binnenvaart

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 maart 2013 over **zee- en binnenvaart**.

De voorzitter:

Er zijn zeven deelnemers aan het debat, waarvan er vijf ook gaan spreken. De eerste spreker is de heer Graus van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Hij heeft twee minuten.



De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de gevolgen voor de binnenvaartsector te onderzoeken betreffende vervoer onder de kostprijs,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om betaling voor abonnementen op afvalafgifte op te schorten en stapeling van heffingen in dezen te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de crisistoepassing hardheidsclausule (HHC) voor Nederlandse binnenvaartschippers ten minste te verlengen tot eind 2014,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, zich in te zetten voor een transparante tarifiering door bevrachters en verladers ten behoeve van een eerlijker verdienmodel voor Nederlandse schippers en de binnenvaartvervoersmarkt in samenwerking met de schippersbonden, bevrachters- en verladersorganisaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (31409).

De heer De Rouwe (CDA):

De laatste motie komt volgens mij helemaal overeen met de toezegging aan de Kamer in het algemeen overleg. Ik vraag mij even af hoe de eerste zin van de motie: "gehoord de beraadslaging", zich verhoudt tot de laatste zin. Volgens mij is de conclusie: gehoord de beraadslaging heeft de minister dit volledig toegezegd.



De heer Graus (PVV):

Nee, dat is niet volledig toegezegd, want anders had ik die motie niet ingediend, samen met de heer Bashir. Er is wel iets in die richting gezegd, maar dat is niet zoals ik het in de motie heb gegoten. Kijk de Handelingen er maar op na, dan kunt u het zien.

De heer De Rouwe (CDA):

Ja, dat heb ik vanmiddag gedaan. Zou u kunnen aangeven waar het dan verschilt?

De heer Graus (PVV):

Ik heb nu net de moties weggegeven, maar ik kan het u dadelijk exact laten zien. Ik ga nu deze plaats verlaten, maar ik loop wel even naar u toe.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik maak het u makkelijk. De motie was ook niet zo lang. Het ging erom dat u in de motie verzoekt om de prijzen te onderzoeken, om te kijken hoe het zit met courtagekosten, zoals in het AO is aangekaart. Dat heeft de minister toegezegd.

Graus

De heer **Graus** (PVV):
Daar heb ik het niet over gehad.

De voorzitter:
U spreekt via de voorzitter. De heer De Rouwe heeft het woord.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Mijn enige eenvoudige vraag, even voor de scherpste van het debat, want ik vind het een prima punt, dat wij allemaal naar voren hebben gebracht, is waarin deze motie nu echt verschilt ten opzichte van de toezegging.

De heer **Graus** (PVV):
Ik vraag de heer De Rouwe toch om naar de motie te kijken, want ik heb het helemaal niet over courtages gehad. Waarschijnlijk verwacht hij mij met iemand anders.

De voorzitter:
Dat is dan geneoteerd. Ik was vergeten de minister van Infrastructuur en Milieu hartelijk welkom te heten. Bij dezen dan nog. Dan gaan we luisteren naar de heer Bashir. Ook hij heeft een spreektijd van twee minuten.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Het duurt allemaal wel heel erg lang. Het Transitiecomité is al sinds maart 2011 aan de slag. We hebben nog steeds geen brede brancheorganisatie. De Kamer roept al heel lang om het uitroepen van de crisis in de binnenvaart. De belangenorganisaties zijn echter nog steeds niet met een plan gekomen, zodat we die crisis in de binnenvaart nog steeds niet daadwerkelijk kunnen uitroepen.

Ik wil daarom de volgende twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in maart 2011 de voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart door de minister van I&M is benoemd om samenwerking tot stand te brengen in de binnenvaart;

constaterende dat er nog steeds geen plan ligt om de crisis in de binnenvaart uit te roepen en er nog steeds geen brede brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) bestaat;

verzoekt de regering om de voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart tot 1 april de tijd te geven om met een crisisplan te komen en anders hem van zijn taak te onthef-

fen,
en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 48 (31409).

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Mijn tweede en laatste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een deel van het bestuur van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) uit het transitiecomité is gestapt en niet wenst op te gaan in een brede brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN);

overwegende dat het (nog) niet oprichten van BLN een plan om de crisis in de binnenvaart uit te roepen niet in de weg mag staan;

verzoekt de regering om, wanneer er voor 1 april geen anticrisisplan ligt, samen met de Binnenvaart Branche Unie (BBU) en de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) om de tafel te gaan zitten om voor de zomer tot een breed gedragen anticrisisplan te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 49 (31409).

De heer De Rouwe heeft aangegeven dat hij niet zal spreken. Wij zouden dan gaan luisteren naar de heer Slob, maar ik zie hem niet. Dat scheelt weer twee minuten.

Het woord is aan de heer Albert de Vries.

De heer **Albert de Vries** (PvdA):
Voorzitter. Wij hebben in het algemeen overleg gevraagd naar het openhouden van de route in de Maas. Er is geïnvesteerd in automatische bediening van de sluisen. Nu dreigen echter bezuinigingen. Wij vinden dat penny-wise and pound-foolish. We willen graag aan de minister vragen of zij nog een keer in overleg wil treden met de provincie Limburg.

Wij hebben voorts gesproken over de structurele crisis in de binnenvaart. Wij zien wel positieve ontwikkelingen bij het transitiecomité. We zien ook dat de minister daar positief tegenover staat. Wij zullen haar vragen om al die initiatieven te ondersteunen en zich ervoor in te zetten dat die ook binnen de strenge regelgeving tot een succes kunnen worden. Daartoe heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

Albert de Vries

- de binnenvaartsector al langere tijd in een crisis verkeert;
- deze crisis structureel van aard is;
- overcapaciteit leidt tot extra milieubelasting wegens inefficiënt varen met halflege schepen;
- sanering via normale marktwerking tot een verdere neerwaartse spiraal leidt;
- banken van faillierende ondernemers voor een groot deel gefinancierd hebben onder de voorwaarden van het borgstellingskrediet MKB;

constaterende dat het mededingingsrecht onder bepaalde voorwaarden ruimte biedt tot tijdelijke aanpassing van de mededingingsregels;

constaterende dat de samenwerkende binnenvaartsector werkt aan een pakket crisismaatregelen waarbij onder andere grotere verouderde en minder schone schepen gesloopt kunnen worden en grotere nieuwe schepen van bedrijven die failliet zijn gegaan een aantal jaren aan de kant gehouden kunnen worden;

verzoekt de regering, zich proactief in te zetten om de binnenvaartsector (onder andere richting banken en NMa) te ondersteunen om tot een breed gedragen en binnen de strakke mededingingsregelgeving passend voorstel te komen;

verzoekt de regering voorts om in Europees verband op te roepen tot steun voor de aanmelding van de binnenvaartsector bij de Europese Commissie als crisissector,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Albert de Vries. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (31409).

De heer Bashir (SP):

Tot wanneer geeft de heer De Vries de branche de tijd om met een plan te komen? De motie klinkt natuurlijk mooi in de oren van veel mensen, maar als je de sector weer jaren de tijd geeft om voort te modderen, kun je de motie net zo goed niet indienen.

□

De heer Albert de Vries (PvdA):

Ik denk dat het anders is dan de heer Bashir inschat. Ik heb in het algemeen overleg aandacht gevraagd voor het feit dat de binnenvaartsector in twee onderdelen te onderscheiden is. In de kleine binnenvaart zit het probleem in andere zaken, zoals regelgeving en markttransparantie. Het gaat ons vooral om de grotere sector van de binnenvaart, waar heel fors is geïnvesteerd, waar bedrijven failliet gaan en waar ook nog veel oudere schepen zijn die milieuverontreinigend zijn. Wij denken dat het niet zal lukken om die kleintjes en de groten in één voorstel te verenigen. Wij vragen nu, met de grotere branche, de crisis aan te vragen en de maatregelen te nemen zoals nu in het plan staat.

De heer Bashir (SP):

Het is mij duidelijk dat de PvdA voor de grotere binnenvaartschippers opkomt. De SP komt op voor zowel de kleinere als de grotere. Dat was echter niet mijn vraag. Mijn vraag was, tot wanneer de PvdA de branche de tijd geeft om met een plan te komen. Er zijn partijen die er belang bij hebben om de zaak zo lang mogelijk te rekken. Dan hoef je namelijk geen plannen in te dienen en dus geen crisis uit te roepen. Mijn vraag aan de PvdA is gewoon heel simpel: hoe lang geven wij de branche nog de tijd om met een plan te komen?

De heer Albert de Vries (PvdA):

De PvdA steunt ook de kleinere schippers. Ik heb u zojuist verteld in welke richting wij die steun zoeken. Wij zien echter een andere oplossing voor de grotere schepen. Wij denken niet dat wij tijdslimieten moeten noemen. Wij denken dat wij nu snel om de tafel moeten gaan zitten en alle krachten moeten bundelen. Het noemen van termijnen vinden wij daarbij niet effectief.

De heer Bashir (SP):

In maart 2011 is het transitiecomité opgericht, maar er ligt nog steeds helemaal niets. Nu wil de PvdA nog steeds geen termijn noemen, dus dat betekent eigenlijk dat wij weer gaan voortmodderen, misschien wel jaren ...

De voorzitter:

Uw vraag is?

De heer Bashir (SP):

... en mijn conclusie is dus ...

De voorzitter:

Oh, een conclusie. Dat mag ook.

De heer Bashir (SP):

... dat wij eigenlijk niets hebben aan die motie van de PvdA.

De voorzitter:

Dat is geen vraag.

De heer Albert de Vries (PvdA):

Nee, maar ik wil er toch even op reageren.

De voorzitter:

Daar was ik al bang voor. Ga uw gang.

De heer Albert de Vries (PvdA):

Anders dan de heer Bashir inschat, denk ik dat er nu wel overeenstemming groeit tussen de verschillende organisaties. Je ziet dat er een opsplitsing komt van de CBRB en je ziet dat de schippers zich aan het verenigen zijn. Dat zal hun voldoende kracht geven om tot een goed voorstel te komen.

De voorzitter:

Er is nog een korte vraag van de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik vroeg mij af wat er sinds vanochtend en vanmiddag gebeurd is met de PvdA. Is de PvdA misschien teruggefloten door de VVD? Vanochtend begon het ermee dat de PvdA een kartel wilde indienen. Nu lees ik de motie, maar daar-

Albert de Vries

in komt het hele woord niet terug. Wat is er vanmiddag gebeurd?

De heer **Albert de Vries** (PvdA):

Er is niets gebeurd. Die motie ligt al een paar dagen klaar. Ik heb in het algemeen overleg het woord "crisiskartel" gebruikt. Nu blijkt dat de Nederlandse oplossing te zijn. Je moet uiteindelijk internationale overeenstemming bereiken. Wij hebben nu de woorden gekozen zoals die in de motie staan, maar het komt erop neer dat het saneren in de sector mogelijk gemaakt moet worden en dat de mededingingsregels tijdelijk buiten werking worden gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik verwees niet naar het algemeen overleg, maar naar de kranten van vandaag, waarin u het woord "kartel" in de mond nam. Misschien ligt dat bericht al weken bij de kranten. Ik kan het mij niet voorstellen, maar daar gaat u zelf over. U moet nu kleur bekennen in het parlement, waar dat hoort. Nu hebt u dat hele woord ingeslikt. Mijn vraag is dus: bent u vanmiddag teruggefloten door de VVD?

De heer **Albert de Vries** (PvdA):

Het gaat ons om het resultaat, maar niet om het woord. Ons is duidelijk geworden dat het vermijden van dat woord de kans op succes vergroot. Dat succes is precies hetzelfde als wat wij bedoelen met het woord "crisiskartel". Het is een kwestie van strategie.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mijn conclusie is dat het antwoord dan inderdaad is – het had ook kort gekund – ja, de PvdA is vanmiddag teruggefloten door de VVD. Dat is geen probleem, ik vind het op zichzelf genomen prima. Dit was al toegezegd in het algemeen overleg. Wij steunen u ook. Er is een groot verschil tussen vanochtend en vanmiddag.

De heer **Albert de Vries** (PvdA):

Bedankt voor uw steun. Vandaag is er niet met de VVD over dit onderwerp gesproken.

□

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. De binnenvaart heeft het moeilijk. Voordat ik een motie indien, wil ik twee vragen stellen. Het is ontzettend belangrijk dat er in de binnenvaart één sterke sectorvertegenwoordiging ontstaat, in plaats van dat de sector verder gaat versnipperen. Wil en kan de minister zich hier hard voor maken? Het tweede punt is dat je de capaciteitsreductie die in de binnenvaart nodig is, eigenlijk op Europees niveau zou moeten verkennen onder het mom van duurzaamheid. Er is ook een Europees sloopfonds. Dat zou misschien onder die noemer ingezet kunnen worden. Dan is daar echter wel Europees draagvlak voor nodig. Kan de minister zich daar sterk voor maken?

Dan dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering de motie-Jacobi c.s. (29 684 nr. 81) over het beter zekeren van zeecontainers voortvarend heeft opgepakt;

overwegende dat op basis van deze motie de regering in IMO-verband ook heeft meegewerkt aan het verplicht wegen en certificeren van zeecontainers, terwijl de motie-Jacobi c.s. slechts aanstuurde op internationale "sjorstandaarden";

overwegende dat het verplicht op tijd en genormeerd aanleveren van correcte informatie aan reders over lading en gewicht een veel minder ingrijpende en effectievere maatregel zou zijn;

constaterende dat het verplicht wegen van zeecontainers het bedrijfsleven veel kosten oplevert en de logistieke keten kan verstoren door extra administratieve en operationele lasten;

voorts constaterende dat er weinig meetbaar effect is op de directe veiligheid van het transport van containers op zee;

verzoekt de regering om in IMO-verband te ijveren voor een systeem waarbij verladers niet verplicht worden tot het wegen van containers, maar ervoor te pleiten dat er alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers worden ontwikkeld en tevens om met de sector in overleg te treden over een uitvoerbare en minder kostbare methode ter bevordering van veilig vervoer van containers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, De Boer en Albert de Vries. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (31409).

De heer Dijkstra was de laatste spreker van de zijde van de Kamer. De minister is niet in staat om direct te antwoorden. Wij schorsen de vergadering vijf minuten.

De vergadering wordt van 19.45 uur tot 19.50 uur geschorst.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik heb een enkele vraag gekregen en verder zijn er vooral moties waar ik op moet ingaan. Dat laatste zal ik eerst doen. In de eerste motie van de PVV en de SP, op stuk nr. 44, wordt de regering gevraagd om de gevolgen voor de binnenvaartsector van vervoer onder kostprijs te onderzoeken. Ik ontraad de motie. Ik heb in mijn brief al geschetst dat het wettelijk opleggen van bodemtarieven in de binnenvaart op grond van de Europese regelgeving niet is toegestaan. Ook in andere landen bestaat dit niet. Het invoeren van het Franse voorbeeld, van een wettelijke bepaling om niet onder de kostprijs te varen, vind ik ook geen goed idee. Het betreft hierbij burgerlijk recht. Dat betekent dat deze regel door de rechter kan worden toegepast als een marktpartij er een beroep op doet. Ik vind ten principale dat het in een vrije marktsector aan marktpartijen zelf is om de tarieven te bepalen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De situatie in Frankrijk bewijst eigenlijk dat zo'n bepaling ook niet werkt, want er heeft op grond van deze regel nog nooit een veroordeling plaatsgevonden.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Graus nu een vraag wil stellen. Wij voeren in deze zaal om 20.00 uur een debat met drie bewindspersonen. Ik wil met dat debat echt op tijd beginnen. Het is nu 19.51 uur. Ik hoop daarom dat de heer Graus zijn vraag kort kan houden.

De heer Graus (PVV):

Ik heb een motie ingediend, voorzitter. Ik mag daarover een verhelderende vraag stellen als ik daaraan behoefte heb. Ik zeg de minister dat ik in de motie niet vraag om een verbod, maar ik vraag gewoon om de gevolgen te onderzoeken. Pas na zo'n onderzoek zouden de minister en de Kamer een goed besluit kunnen nemen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij hebben dit in het verleden onderzocht. Ik heb tijdens het algemeen overleg al gezegd dat wij, onder andere naar aanleiding van vragen in de Kamer, ook gekeken hebben naar andere instrumenten om tot zo'n bodemprijs te komen. Wij hebben geen geschikte instrumenten gevonden. Ik heb dit dus al bekeken en ik heb weinig fiducia in de oplossing die wordt geschetst. Ik ben niet voornemens om dit onderzoek nog een keer te gaan doen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 45, die gaat over het abonnement op afvalafgifte. De heer Graus heeft daarover zijn zorgen geuit tijdens het algemeen overleg. Ik heb tijdens het AO geschetst waarom wij daartoe willen overgaan. Ik ben echter niet doof voor de zorgen uit de sector. Ik ben bereid om de invoering van een betaald abonnement voor de inzameling van klein gevaarlijk afval, huisvuil en overig bedrijfsafval uit te stellen van 1 juli 2013 naar 1 november 2013. Ik moet daarbij wel zeggen dat aan dat uitstel een kostencomponent is verbonden voor het ministerie. Dat moet de Kamer weten. Ik zal in de tussentijd met RWS en de sector bekijken of de huidige inzamelpraktijk kan aansluiten bij de behoefte van de sector. Als wij daar uitkomen, komen wij uiteindelijk met een ander model. Als wij er echter niet uitkomen, zal ik het betaald abonnement per 1 november invoeren. Deze drie tot vier maanden uitstel kosten mij ongeveer € 200.000. Verder uitstel vind ik niet verantwoord. Ik heb echter liever een systeem met draagvlak, waar we allemaal achter staan, dan een systeem waarvoor dat niet geldt. Uiteindelijk moeten we dit echter doen. Ik kijk naar de motie. Ik ben dus bereid om dit op te schorten op voorwaarde dat dit vóór 1 november 2013 duidelijk is.

De voorzitter:

Wat betekent dit voor uw oordeel over de motie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Is het ondersteuning van beleid, voorzitter? Hoe zit het ook weer?

De voorzitter:

U laat het oordeel over de motie aan de Kamer over?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Oordeel Kamer, ja.

De voorzitter:

Ja, want die twee ton legt de heer Graus wel even bij, liet hij mij zojuist weten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dank u voorzitter, voor de hulp die u mij vandaag biedt.

In de motie op stuk nr. 46 wordt de regering gevraagd om de hardheidsclausule voor de Nederlandse binnenvaartschippers te verlengen tot eind 2014. Ik ontraad deze motie. Voor drie bepalingen is de crisishardheidsclausule al verlengd tot en met eind 2014. In de CCR hebben wij al meermaals gepleit voor een generieke verlenging met nog een jaar van alle overgangsbepalingen. De andere delegaties hebben echter gezegd dat zij niet verder willen gaan dan een verlenging met twee jaar voor de drie genoemde bepalingen. Nederland alleen kan de overgangsbepaling en het uitstel van de hardheidsclausule niet afdwingen. Daarom ontraad ik deze motie.

De voorzitter:

De heer Graus wil een korte vraag stellen.

De heer Graus (PVV):

Volgens André Kuipers is alles mogelijk. Alles kan, en hij kan het weten. Dit kan ook. De schippers kunnen dit namelijk gewoon niet betalen. Ik wil de minister dat op het hart drukken. Wij horen noodkreten. Schippers hebben het geld gewoon niet! Dat geld is er gewoon niet. Er zal dus echt iets moeten gebeuren. Dit zal zeker tot eind 2014 moeten worden uitgesteld, en liefst nog langer. Ik ben al netjes geweest door eind 2014 aan te houden. De schippers kunnen het niet betalen!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij hebben keer op keer aan de orde gesteld dat wat ons betreft die generieke bepalingen ook uitgesteld moeten worden. Soms heb je veel baat bij verdragen, soms niet. Op dit punt willen de andere partners niet met ons mee-gaan. Ik zal dit keer op keer aan de orde blijven stellen, maar wij kunnen dit internationale verdrag niet eenzijdig veranderen. Ik ontraad de motie dan ook.

De voorzitter:

Helder. Dan de motie op stuk nr. 47.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarin wordt de regering gevraagd om zich in te zetten voor transparante tarifiering door bevrachters en verladers. Ik heb de Kamer toegezegd vergelijkend onderzoek te doen naar de rol van tussenpersonen in de verschillende sectoren. Ik verwacht het resultaat na de zomer. Wat mij betreft is de motie daarmee overbodig. Ik kan er wel weer vriendelijke woorden aan wijden, maar wat mij betreft is de motie overbodig omdat ik al een toezegging heb gedaan.

De voorzitter:

Wat betekent dat? Verzoekt u de heer Graus om zijn motie aan te houden? Of zegt u: oordeel Kamer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan zeg ik: oordeel Kamer.

De voorzitter:

Oordeel Kamer. Daar kunt u alleen maar blij mee zijn, mijnheer Graus.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Graus** (PVV):
Ik kreeg zonet de kans niet, maar ik wil nog iets zeggen.
De heer De Rouwe doelde op iets heel anders. Ik wil dat toch even gezegd hebben.

De voorzitter:
Dat is bij dezen genoteerd.

De heer **Graus** (PVV):
Ik had de motie niet, dus kon ik er net niet goed op reageren.

De voorzitter:
Dat is genoteerd. Wij gaan naar de motie op stuk nr. 48.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Dat maakt mij wel nieuwsgierig wat het verschil is.

De voorzitter:
Slikt u die vraag alstublieft in!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Goed. In de motie op stuk nr. 48 wordt gevraagd om de voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart tot 1 april de tijd te geven om met een crisisplan te komen en anders de voorzitter van zijn taak te ontheffen. Het zal de Kamer niet verbazen dat ik deze motie ontraad. Ik heb meermalen aangegeven dat het aan de sector zelf is om met voorstellen te komen. De eerste gesprekken zijn gaande. Ik weet dat men hierover volop in gesprek is. Ik ga geen ultimatum stellen en ik ga zeker niet de voorzitter van het transitiecomité van zijn taak ontheffen. De voorzitter heeft nog vele andere taken in de transitie waar hij druk mee bezig is. Het lijkt mij dan ook dat dit verzoek weinig oplevert voor de sector in het geheel. Ik ontraad de motie.

De heer **Bashir** (SP):
Begrijp ik goed dat de voorzitter in feite eindeloos de tijd krijgt om voort te modderen en niets te presteren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik ben dat helemaal niet met u eens. Zo zal hij binnenkort komen met een voorstel tot intensievere samenwerking tussen de verschillende belangenorganisaties. Ik denk dat dit heel belangrijk is voor de sector, wil die toekomstbestendig zaken kunnen doen. De afgelopen jaren is er veel verdeeldheid geweest binnen de sector. Het is dan ook nodig om de handen ineen te slaan. Daar is de afgelopen periode hard aan gewerkt. Ook is men bezig met het ontwerpen van een crisisplan. Ik vind dat er binnen de sector gewoon goed gewerkt wordt.

De voorzitter:
Dan gaan wij naar de motie op stuk nr. 49.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Daarin verzoekt de heer Bashir om samen met de Binnenvaart Branche Unie en de Algemeene Schippers Vereniging om tafel te gaan zitten teneinde voor de zomer tot een breed gedragen anticrisisplan te komen indien er voor 1 april geen anticrisisplan ligt. Het antwoord hierop komt eigenlijk overeen met dat op de vorige motie. Het is aan de sector om met een plan te komen. Als de sector een goed plan heeft waarvan wij denken dat het EU-proof is, ga ik er graag mee naar Europa. Echter, gezamenlijk een plan schrijven behoort niet tot de mogelijkheden. Ik

vind dat het vanuit de sector moet komen. Ik vind ook dat het niet de taak van de overheid is om zo'n plan te maken voor de sector. Ik ontraad deze motie dus.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 50, waarin de heer De Vries mij verzoekt om me proactief in te zetten om de binnenvaartsector te ondersteunen teneinde tot een breed gedragen voorstel te komen dat bovendien past binnen de strakke mededingingsregelgeving. Ook verzoekt hij mij om in Europees verband op te roepen tot steun voor de aanmelding van de binnenvaartsector bij de Europese Commissie als crisissector. In het AO heb ik aangegeven, bereid te zijn om de voorstellen van de sector constructief te bezien en om mee te denken. Ik heb ook aangegeven dat ik geen medetrekker van de voorstellen wil zijn. Het is goed verwoord, denk ik: zich proactief inzetten om de binnenvaartsector te ondersteunen. Ik interpreteer dat niet als: zelf schrijven.

Ik kom bij de motie van het lid De Vries, waarin de minister wordt verzocht zich proactief in te zetten om de binnenvaartsector te ondersteunen, teneinde tot een breed gedragen en binnen de strakke mededingingsregelgeving passend voorstel te komen. Daarnaast wordt de minister in de motie verzocht om in Europees verband op te roepen tot steun voor het bij de Europese Commissie aanmelden van de binnenvaartsector als crisissector. Tijdens het AO heb ik aangegeven bereid te zijn, de voorstellen van de sector constructief te bezien en mee te denken. Ook heb ik aangegeven dat ik niet mede de trekker van de voorstellen wil zijn. Dat wordt in de motie echter goed weergegeven. De zinsnede "zich proactief in te zetten om de binnenvaartsector te ondersteunen" interpreteer ik zodanig dat ik niet zelf de voorstellen hoeft te schrijven. Ik ben bereid volop mee te denken met de sector en zal dat ook altijd blijven doen, maar ik wijs wel op de verschillende verantwoordelijkheden. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid als ik hem zo mag interpreteren dat ik samen met de sector mij zal inspannen om met de Europese Commissie het gesprek aan te gaan over een mogelijke Europese aanpak van de crisis in de binnenvaart, inclusief een mogelijke inzet van Europese sloofondsen.

In de motie op stuk nr. 51, van de heer Dijkstra, mevrouw De Boer en de heer De Vries, wordt de regering verzocht in IMO-verband te ijveren voor een systeem waarbij verladers niet verplicht worden tot het wegen van containers, te pleiten voor alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers en met de sector in overleg te treden over andere methodes die het veilig vervoer van containers bevorderen. Naar aanleiding van de motie over het sjoeren heb ik gezegd dat een van de belangrijkste conclusies uit het onderzoek was dat het gewicht van de containers een belangrijke rol speelt bij het overboord slaan. Een van de andere oorzaken daarvan was inderdaad het ontoereikende sjoerwerk. Na presentatie van de IMO-onderzoeksresultaten heeft Nederland ingebracht om dat mee te wegen. Uiteindelijk begrijp ik uit de discussie dat aan de verplichting voor verladers om containers te wegen het nadeel kleeft dat dit voor sommige verladers te complex wordt. Ik zal derhalve binnen IMO niet aansturen op verplichte weging van containers, maar actief meewerken aan een alternatieve methode om te zorgen dat de juiste informatie over het gewicht van containers wordt aangeleverd. Daarnaast werk ik mee aan andere methodes ter bevordering van het veilig vervoer van containers, zoals de verbetering van de richtlijnen voor stuwage. Ik beschouw de motie daarom als ondersteuning van beleid.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Ik ben nog een antwoord schuldig op twee vragen. De PvdA-fractie heeft een vraag gesteld over de sluisbedieningstijden van de Maasroute. De vorige keer heb ik de heer De Vries gezegd dat ik zijn betoog snap. Wij hebben veel geïnvesteerd in die regio, en wij willen het liefst een volcontinuïediening hebben. Het terugbrengen van het huidige bedieningsniveau komt vooral door de financiële beperkingen waarmee wij als organisatie te maken hebben. Ik ben bereid de mogelijkheden te onderzoeken om het huidige bedieningsniveau te handhaven. Daartoe zal ik een voorstel doen. Het betekent wel dat ik met extra kosten en versoberingen elders zal moeten komen, want ik moet immers een bezuiniging van 17,5% op de uitvoerende taken van Rijkswaterstaat zien in te vullen. Ik vraag de ruimte om voor het MIRT-overleg van 8 april aanstaande de Kamer een brief te sturen waarin ik zal aangeven waar ik het benodigde geld vandaan wil halen. Als wij op de ene plek wat meer willen doen, zullen wij op de andere plek wat minder moeten doen. Het is dan aan de Kamer om over het totaal een oordeel te geven.

De voorzitter:

Ik zie de heren De Vries en De Rouwe nu naar de interruptiemicrofoon lopen, maar er zitten al drie bewindspersonen klaar voor het volgende onderwerp. U mag een heel korte vraag stellen.

De heer Albert de Vries (PvdA):

Ik dank de minister voor haar toezegging. Ik ga ervan uit dat de provincie Limburg wil meedenken.

De voorzitter:

Dank u. De heer De Rouwe kan wellicht nog korter zijn.

De heer De Rouwe (CDA):

Jazeker. Kan de minister toezeggen dat het geld dan niet opnieuw bij het onderdeel water of het onderdeel binnenvaart wordt weggehaald? Anders is het gewoon een sigaar uit eigen doos. Daar houden wij niet van.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ook als wij het elders halen, doet het pijn. Ik zal moeten snijden in de verkeersbegeleiding vanaf de wal, of in het toezicht op het water, of ik moet in andere vaargebieden iets doen. Met elkaar moeten wij beseffen dat wij, als wij maar doorbezuinigen en doorbezuinigen, uiteindelijk bepaalde taken niet meer kunnen uitvoeren. Als de Kamer mij vraagt om bepaalde taken wel weer te gaan doen, dan kunnen wij het daarover hebben, maar dan zal ik er elders iets af moeten halen.

De voorzitter:

Helder. Zo werkt het.

Ik dank de minister voor Infrastructuur en Milieu voor haar bijdrage aan het debat van vanavond. Aanstaande dinsdag zullen wij stemmen over de ingediende moties.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik had nog een antwoord op de vraag van de VVD-fractie of ik steun wil geven aan de capaciteitsreductie in Europees verband in relatie tot het sloofofonds. Dat is het geval.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Het leek er even op dat ik een aflevering van "Wie van de Drie" zou gaan presenteren; ik hoorde de herkenningmelodie al opkomen.