

## 5

### Vragenuur: Vragen Geurts

**Vragen** van het lid Geurts aan de staatssecretaris van Economische Zaken over het bericht "Zeereuzen vluchten voor dure controle".



De heer **Geurts** (CDA):

Voorzitter. De Telegraaf had gistermorgen een artikel met als kop: "Zeereuzen vluchten voor dure controle". Ook de CDA-fractie ontving de afgelopen week berichten dat containerschepen met bijvoorbeeld groente, fruit of vlees, de Rotterdamse haven gaan mijden.

Waar komt dit zorgelijke nieuws nu vandaan? Dit kabinet van PvdA en VVD heeft de tarieven van de NVWA op 1 maart zo ver opgeschroefd dat bevoorraders en containerafhandelaren niet meer kunnen concurreren met bijvoorbeeld de haven in Antwerpen. Door de tarieven voor voedselcontroles zo fors te verhogen schiet het kabinet zich opnieuw hard in de voet. De eerste keer was dat door de nadelige effecten van de accijnsverhoging aan de grens, en nu worden de havens de dupe.

Scheepsbevoorraders gaan 80% meer betalen. Mij bereiken berichten dat op Schiphol de verhoging van de tarieven per 1 maart merkbaar begint te worden. Hoeveel waarschuwingen wil het kabinet nog hebben? In het recente debat over de NVWA heb ik hier namens de CDA al voor gewaarschuwd. Een nieuw accijnsdrama, maar nu met invoerrechten en werkgelegenheid, staat voor de deur.

Ik heb drie vragen aan het kabinet. Is de staatssecretaris bereid om de tariefsverhoging terug te draaien voordat het te laat is? Heeft het kabinet al inzage in de effecten voor de haven, op het gebied van financiën en van de werkgelegenheid? Is de staatssecretaris bereid om op zeer korte termijn met partijen in de export- en importsector rond de tafel te gaan, om te komen tot meer efficiency binnen de NVWA?



Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Dank aan de heer Geurts voor de door hem gestelde vragen. Het klopt dat wij in de Kamer al heel vaak hebben gedebatteerd over de retributietarieven voor de NVWA. Ik denk dat de Kamer terecht heeft gevraagd om meer controles en keuringen om de voedselveiligheid in dit land op orde te houden, net als onze positie met betrekking tot import en export.

We hebben ook vastgesteld dat het leeuwendeel van de kosten in eerste instantie wordt betaald door de overheid, dus door de belastingbetaler, en daarnaast door de NVWA zelf, doordat deze efficiënter gaat werken. Dan is het niet meer dan fair om ook een bijdrage van het bedrijfsleven te vragen. De Kamer heeft dat ook in meerderheid gesteund. Het gaat erom dat het werk dat op het gebied van keuringen wordt geleverd, kostendekkend moet zijn. De concurrentiepositie van mainports is niet alleen afhankelijk van wat de NVWA kost, maar ook van het totale kostenniveau van de haven, van de kwaliteit van het werk dat wij daar leveren en van de service. In de Antwerpse haven heeft men bijvoorbeeld niet het systeem Cliënt, bij de heer Geurts welbekend.

De NVWA ziet op dit moment nog geen wijzigingen in de import of een terugloop in het aantal aangevraagde keuringen voor scheepsleveranties. Zij ziet wel dat scheepsleveranciers efficiënter werkzaamheden aanvragen, bijvoorbeeld door de keuringen te bundelen, als dat kan.

De heer Geurts zei dat de scheepsbevoorraders worden geconfronteerd met 80% hogere kosten. Dat percentage ken ik niet. Dat zou een individuele uitschieter moeten zijn. Er is sprake van een gemiddelde stijging voor de scheepsleveranties en de doorvoer met 40%. Even voor het beeld, de door de NVWA doorberekende kosten zijn nu 0,5 miljoen. Vanaf 1 maart zal dat bedrag stijgen naar €700.000 per jaar.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik krijg een beetje een "déjà vu"-gevoel. Ook bij de accijnzen gaf het kabinet aan dat het allemaal wel meevalt en dat er nog geen indicaties zijn. Door de tijd heen zien we de indicaties echter oplopen en blijkt dat het wel een drama is. We krijgen niet alleen in het oosten en in het zuiden een drama, maar nu ook in het westen. Ik waarschuw daarvoor. De Rotterdamse haven is heel belangrijk voor de Europese import en export en voor de werkgelegenheid. Dat mogen wij niet uit het oog verliezen. Daarom vind ik het heel jammer dat de staatssecretaris aangeeft dat zij nog geen indicatie heeft. Misschien is het daar ook te kort geleden voor, maar wij hebben de indicatie dat de eerste vrachtschepen — in de media wordt gesproken van de "zeereuzen" — naar Antwerpen vertrekken.

Daarom heb ik nog twee vragen. Wat is de inzet van de staatssecretaris richting andere Europese landen en havens? Het blijkt namelijk dat het veel makkelijker en veel goedkoper is om daar aan te landen, maar ook om van daaruit te exporteren. Nederland maakt onderdeel uit van Europa, maar het heeft zijn achterdeur op dit punt niet dicht. We hebben daarstraks een debat gehad over vlees uit Argentinië, uit Zuid-Amerika. Dat komt nu op een andere manier binnen omdat de controles in Nederland zo streng zijn. Hoe gaat de staatssecretaris die achterdeur in Europa ook dichtdoen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Laten we op het laatste punt wel volstrekte helderheid betrachten. Het is van het grootste belang dat controles heel erg streng zijn, om het vertrouwen dat consumenten terecht hebben in producten die in Nederland op de markt worden aangeboden, hoog te houden. Op dit punt compromissen sluiten lijkt mij dus geen goede route.

Ik ben het volstrekt met de heer Geurts eens dat de haven van Rotterdam en de andere mainports in dit land van grote waarde zijn voor onze economie. Daarom zullen wij uiteraard goed blijven letten op mogelijke effecten. De heer Geurts zegt dat hij het jammer vindt dat hij die nog niet heeft kunnen waarnemen. Je zou echter ook kunnen zeggen dat we blij zijn dat we ze niet waarnemen. Het gaat er uiteindelijk om dat die effecten worden voorkomen. Ik hoop dat de heer Geurts dat wel met mij eens is. Als er signalen zijn, dan vraag ik de mensen die dat soort signalen de wereld in helpen, om de feiten erbij te leveren, want dan willen we die ook zien. In die zin lijkt het mij heel goed dat de leveranciers met feiten komen. Dat is iets anders dan alarm slaan.

In een algemeen overleg met de Kamer over de Transportraad is het level playing field rondom de havens in de EU wel degelijk aan de orde geweest. In dat AO heeft minister Schultz van Haegen ook toegezegd dat zij in juni een onderzoek naar de Kamer stuurt, waarbij, na overleg met mijn departement en het departement van Financiën, wordt ingegaan op de kosten. Dat geldt zowel voor de NVWA-tarieven als voor de douanetarieven. Met andere woorden, ook op dat terrein wordt de Kamer vanzelfsprekend bediend.

De heer **Geurts** (CDA):

Met "jammer" doelde ik op het feit dat de staatssecretaris het niet met mij eens is dat er al een effect is. Ik had gehoopt dat wij samen de conclusie konden trekken dat er nu een effect is, want dan kunnen wij daar samen op korte termijn wat aan doen. Onze fractie bereiken berichten dat containerschepen nu naar Antwerpen aan het uitwijken zijn. Misschien constateren we over een halfjaar samen dat het gebeurd is, maar dan is het kalf al verdronken. Ik vind dat heel jammer.

Eén vraag is nog niet beantwoord: is de staatssecretaris bereid om met de import- en exportsector in overleg te gaan om de efficiency van de NVWA te bespreken en om daarbij meteen te bekijken welke signalen de sector heeft als het gaat om de vraag welke containerschepen wel of niet de Rotterdamse haven binnenkomen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb dit ook nagevraagd bij de NVWA. Wij hebben die signalen echter niet ontvangen. Het lijkt mij van belang dat we daar geen mist over creëren. Als er cijfers zijn, moet de organisatie die ook overleggen. Ik stel vast dat men in de brandbrief wel waarschuwt, maar geen harde feiten overlegt. Het is belangrijk om dat in de gaten te houden. En uiteraard — dat is zeker waar — laten wij het overleg over het nog efficiënter organiseren van de keuringen vooral blijven voeren. Dat lijkt mij heel goed, dus dat zeg ik toe.

De **voorzitter**:

Dank. Mijnheer De Vries op dit punt? Ik had begrepen dat u bij de volgende kwestie nog een vraag wilde stellen.

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

Nee, voorzitter, daarvoor hadden we een ander argument bedacht, namelijk dat we samen zouden optreden bij het stellen van de vraag, maar dat vond u niet goed.

De **voorzitter**:

Dat klopt, dus u stelt de vraag nu. Dat mag.

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

Het CDA wil elke week wel over accijnzen praten, maar het gaat hier over de concurrentiepositie van onze havens en de NVWA-tarieven. In België en Duitsland is de voedselveiligheid toch net zo belangrijk als in Nederland? Is het niet zo dat de inspecties daar met veel overheidssteun worden gesubsidieerd? De kwestie van een gelijk speelveld is naar aanleiding van recent onderzoek in diskrediet gebracht, omdat er in België en Duitsland veel staatssteun wordt

gegeven. Wordt die steun niet nog eens als het ware verlengd doordat er ook nog steun aan dit soort inspecties wordt gegeven? Behalve als het gaat om de voedselveiligheid weet ik dat dit bijvoorbeeld ook voor allerlei andere producten geldt. Weet de staatssecretaris hoe dit in het buitenland gaat? Kan zij met de minister van I en M bevorderen dat de onderzoeken naar staatssteun naar voren worden gehaald?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals — ik heb dat al aangegeven in het antwoord aan de heer Geurts — minister Schultz is er op dit moment al mee in de weer. Het level playing field is tijdens een AO Transportraad aan de orde geweest. Daarbij is toegezegd dat de Kamer in juni een onderzoek krijgt toegestuurd. Het lijkt mij heel goed als het debat dan wordt vervolgd

De **voorzitter**:

Dank voor de antwoorden.

Voor de volledigheid merk ik op dat minister Schultz minister van I en M is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Excuus, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat maakt niet uit. Ik vul het even aan voor de Handelingen.