
12 Scheepvaart

Aan de orde is het **VAO Scheepvaart (AO d.d. 06/06)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu welkom. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Helvert namens het CDA.



De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. We hebben een zeer boeiend algemeen overleg over scheepvaart gehad. Wij vonden het toch nodig om het verslag van dit overleg plenair te bespreken, omdat we op twee punten de minister nog een aansporing willen geven.

We hebben gesproken over de missiefinanciering van het prachtige instituut MARIN en ook voor de taskforce Commercial Cruise Vessels. We zagen de minister worstelen in haar rol van demissionair minister met een Kamer die een aantal dingen al dan niet controversieel heeft verklaard. Los van die instituten willen we de Kamer heel duidelijk de vraag voorleggen welke opdracht we aan de minister meegeven. Natuurlijk kunnen we met betrekking tot het controversieel verklaren van alles bedenken waarom we dingen niet moeten doen, maar in 's lands belang en in het belang natuurlijk van Zijne Koninklijke Hoogheid de Koning is het goed om met de goede dingen wel door te gaan. Daarom dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelezen de motie van 22 februari 2017 over een verhoging van de missiefinanciering van het MARIN (31409, nr. 141) waarin gevraagd wordt een plan uit te werken over hoe de missiefinanciering van MARIN substantieel kan worden verhoogd;

verzoekt de regering, zeer spoedig en in ieder geval voor het zomerreces nog het gevraagde plan inzake de missiefinanciering van MARIN aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 162 (31409).

De heer Jetten (D66):

Voor de scherpte heb ik nog een vraag, want we hebben in het AO al breed onze steun uitgesproken voor het MARIN. U wilt dus niet voor de zomer al een plan waarin de financiering definitief is geregeld, maar vooral een stappenplan hoe we tot zoiets gaan komen.

De heer Van Helvert (CDA):

Juist. Ik snap heel goed dat de minister zegt dat zij niet voor de zomer kan toezeggen: pats, zoveel euro knallen wij ernaartoe. Alle begrip daarvoor. Maar ik wil wel de druk op de ketel houden, zodat de minister doorgaat met haar plan. Als het nieuwe kabinet of misschien het demissionaire besluit om er geld naartoe te brengen, hoe gaat een en ander er dan uit zien? Moet dat integraal worden afgewogen ten opzichte van andere instituten, die ook geld willen zien van de regering?

De heer Jetten (D66):

Helder. Dat betekent dus wel dat de Kamer nu niet al definitief kan zeggen dat het geld er sowieso gaat komen, omdat zij na de zomer nog een integrale afweging met andere instituten moet maken. Klopt dat?

De heer Van Helvert (CDA):

Absoluut. Via deze motie brengt de Kamer geen bedrag naar het MARIN. Dit is een vervolgmotie. We hebben in de vorige periode, samen met mevrouw De Boer van de VVD en mevrouw Lutz Jacobi van de PvdA — ik noem hen nog eens duidelijk, want zij zijn de voorvechters van de motie van weleer — gezegd dat dit een belangrijk punt is. Dit is daar een vervolgmotie op. Natuurlijk zitten we met controversieel verklaarde onderwerpen, natuurlijk zitten we met een minister die worstelt met haar demissionaire status. Maar in het belang van Nederland en van de Koning moeten we wel door met de goede dingen.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer Van Helvert (CDA):

Mijn tweede motie gaat over de Commercial Cruising Vessels.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Commercial Cruising Vessels (CCV's) een belangrijke bijdrage leveren aan de Nederlandse maritieme industrie en veel banen voor Nederland opleveren;

overwegende dat de taskforce voor de CCV's nog sterker kan opereren indien het ministerie van Infrastructuur en Milieu zou deelnemen aan de niet-promotionele activiteiten;

roept de regering op tot actieve participatie in de taskforce Commercial Cruise Vessels, zodanig dat er een gelijk speelveld ontstaat ten opzichte van vergelijkbare actiebeleid van buitenlandse overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 163 (31409).

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit is echt heel belangrijk. Ook hier is de minister bang dat we boos zijn dat zo meteen ambtenaren op mooie beurzen in Cannes staan. Het gaat er echter niet om waar een ambtenaar op welke beurs staat. Het gaat erom dat net als bij andere overheden het duidelijk moet zijn wat de inzet van Nederland is om de industrie naar ons land toe te halen, omdat dat banen kan opleveren.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Van de kant van D66 geen moties in dit VAO maar wel enkele aanvullende vragen naar aanleiding van het AO waarin de minister op heel veel punten D66 al gerust heeft gesteld.

Allereerst ga ik in op de aanleg van windparken op zee. De minister heeft in het AO aangegeven dat zij met Economische Zaken in gesprek is over de prioritering van nieuwe windparken. D66 ziet kansen voor de Nederlandse maritieme sector en de havens van Rotterdam en Den Helder als we beginnen met de windparken dicht bij de Nederlandse kust. Op welke termijn verwacht de minister hierover meer duidelijkheid te kunnen geven, samen met EZ?

In het kader van het vergroeningsfonds voor havens en scheepvaart heeft de minister in het AO gesproken over ruimere financieringsmogelijkheden voor schepen. Zij heeft op mijn verzoek toegezegd dat ze met de KNVR in gesprek gaat om te bekijken hoe we dit financieringsfonds zo veel mogelijk bij ondernemers onder de aandacht kunnen brengen. Kan de minister de Kamer per brief informeren over de uitkomsten van dit gesprek? En is zij bereid om medio 2018 de Kamer te informeren over het gebruik van deze financiering? Volgens D66 kunnen die resultaten goede input zijn voor een eventueel vergroeningsfonds voor de Nederlandse havens en vloot, dat er wellicht komt als we daar in de formatie verstandige dingen over bedenken. De minister heeft in het AO tot mijn vreugde al een bescheiden positief advies gegeven over zo'n vergroeningsfonds, in ieder geval voor de havens. Ik ben benieuwd of ik haar hier kan verleiden om dat ook nog voor de scheepvaart te doen.

In het AO gaf de minister aan dat zij met landen rond de Noordzee in overleg is om dumping van paraffine aan te pakken. Daar is D66 erg blij mee. Is de minister bereid om de Kamer nog dit jaar te informeren of een zoneringsmogelijkheid is in de Noordzee en de Oostzee, waar een verbod geldt op al dit soort lozingen? Is zij hierover ook in gesprek met het Havenbedrijf Rotterdam? Daarnaast loopt er op dit moment bij Wageningen Universiteit een casestudy naar nationale maatregelen die je al zou kunnen nemen om paraffinelozingen te voorkomen, zolang dat internationaal nog niet is geregeld. Is de minister van deze casestudy op de hoogte? En is zij bereid om naar de aanbevelingen van Wageningen Universiteit te kijken?

Tot slot. In het AO heb ik met de minister van gedachten gewisseld over de noodzaak om administratieve lasten te verminderen met een beter Maritime Single Window en een lage-emissiezone in te stellen in het Middellandse

Zeegebied. Ik ben blij dat de minister met beide punten aan de slag gaat. Zo meteen zal mevrouw Visser nog een motie over inspecties indienen namens de fracties van de VVD en D66.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Tijdens het zeer boeiende AO Scheepvaart hebben we over verschillende onderwerpen van gedachten kunnen wisselen met de minister. Mij zijn twee punten bijgebleven.

Het eerste punt is de markttransparantie. De minister heeft aangegeven dat ze de motie-Smaling/Jacobi met betrekking tot het AGORA-systeem niet kan uitvoeren omdat er geen draagvlak is. Verschillende partijen hebben wel aangegeven dat zij meer behoefte hebben aan markttransparantie. Dat brengt mij tot mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in delen van de binnenvaartmarkt bevrachters meerdere rollen naast elkaar vervullen en dat dit leidt tot een ongelijke informatiepositie;

constaterende dat dit ongelijke speelveld zorgt voor een niet-transparante markt, waardoor binnenvaartschippers te vaak onder de kostprijs moeten varen;

overwegende dat deze intransparantie goede marktwerking in de sector niet dient, en daarmee een eerlijke prijs voor de dienstverlening in de weg staat;

overwegende dat de sector ook van mening is dat meer transparantie gewenst is;

verzoekt de regering om, in overleg met het veld, tot concrete voorstellen te komen om de markttransparantie te verbeteren en deze voorstellen voor 1 september 2017 aan de Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Van Tongeren en Arissen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 164 (31409).

De heer **Laçin** (SP):

Mijn tweede punt is het boetebeleid. Daarover had ik ook tien moties kunnen samenstellen, maar ik heb het bij één motie gehouden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport als speerpunt heeft geformuleerd te handhaven op onwettig verkregen economisch voordeel;

constaterende dat het automatische identificatiesysteem of toegezonden kopieën van het vaartijdenboek gebruikt worden om overtredingen op afstand vast te stellen;

overwegende dat daarbij geen rekening gehouden kan worden met situaties ter plekke of goed zeemanschap, en dat schippers daardoor geen kans hebben te beargumenteren dat zij wet- en regelgeving niet hebben overtreden om onwettig economisch voordeel te behalen;

overwegende dat de interventiematrix de inspectie expliciet de mogelijkheid geeft om waarschuwend op te treden bij goedwillende overtreders;

verzoekt de regering, niet meer toe te staan dat boetes opgelegd kunnen worden wanneer er niet in persoon contact is geweest tussen de handhaver en de schipper,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 165 (31409).



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik heb twee moties, maar ik wil beginnen met een zorg uit te spreken over een onderwerp dat we niet hebben behandeld tijdens het algemeen overleg, te weten de plannen die nu in Amsterdam worden besproken voor een brug over het IJ, het Noordzeekanaal. Er is net begonnen met de aanleg van een zeeluis. Er wordt ruim 1 miljard geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat de Amsterdamse haven goed bediend kan worden en daarmee straks ook het Noordzeekanaalgebied, en om multimodaliteit te faciliteren zodat je minder files op de weg krijgt. Wij lezen in de voorstellen dat een minimale doorvaarthoogte van vier containers niet kan worden gegarandeerd. Wij maken ons daar zorgen over. Wij zijn vooral benieuwd naar de invulling door de minister. De gesprekken vinden nu plaats, maar kan de minister aangeven of zij die minimale doorvaarthoogte kan garanderen, juist met het oog op de aanleg van de zeeluis bij IJmuiden? Wordt de insteek bij de gesprekken met Amsterdam dat wordt bekeken of er ook andere mogelijkheden zijn, maar dat in ieder geval wordt voorkomen dat de haven op slot gaat?

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ondernemers in de Rotterdamse haven te maken hebben met diverse inspectie- en overheidsdien-

sten, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Koninklijke Marechaussee (KMar), de douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA);

constaterende dat de regering beoogt dat de verschillende inspectiediensten als één front dienen samen te werken;

overwegende dat er op de Maasvlakte een rijksinspectieterminal wordt gebouwd, waar deze diensten gaan samenwerken;

constaterende dat naast fysieke samenwerking, ook het vaststellen van eenduidige normen en werkwijzen belangrijk is en dat het verder stroomlijnen en digitaliseren van de verschillende processen in dezen ook een belangrijke bijdrage kan leveren;

verzoekt de regering, te bezien hoe de werkwijzen, normen en tarieven van de verschillende inspectiediensten op elkaar kunnen worden afgestemd, daarbij de normen van de meest efficiënte dienst als uitgangspunt te nemen en de Tweede Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 166 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verschillende inspecties uitvoert in de binnenvaart om erop toe te zien dat de wet- en regelgeving wordt nageleefd;

overwegende dat in 2015 een wijziging in het boetesysteem heeft plaatsgevonden, waardoor de hoogte van de verschillende boetes de afgelopen jaren enorm is gestegen;

van mening dat het toegenomen aantal hoge boetes voor relatief kleine overtredingen een zeer nadelige ontwikkeling voor de Nederlandse binnenvaartsector kan zijn;

constaterende dat de mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen onduidelijk zijn;

verzoekt de regering, te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 167 (31409).



De heer **Van Aalst** (PVV):
Voorzitter. We hebben een goed algemeen overleg Scheepvaart gehad. Toch heeft dat nog geleid tot een drietal moties van de PVV.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een zwartboek wordt opgesteld over het onredelijke boetebeleid in de binnenvaart;

overwegende dat ondanks uitdrukkelijk verzoek door een ruime meerderheid van de Kamer middels de motie-Van Helvert/Jacobi (31409, nr.119) kennelijk nog onvoldoende veranderd is aan dit onredelijke boetebeleid;

overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op andere terreinen capaciteit tekortkomt om de excessen aan te pakken;

verzoekt de regering om de capaciteit bij de ILT optimaal te benutten door deze probleemgericht in te zetten en derhalve minder frequent te controleren bij de binnenvaart op nieuwe regelgeving van te goeder trouw handelende schippers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 168 (31409).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Ecorys in zijn onderzoek "Strategische voordelen Nederland" vaststelt dat de energietransitie verregaande gevolgen zal hebben voor de Nederlandse zeehavens;

constaterende dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 al waarschuwde voor de grote ruimtelijke gevolgen van de energietransitie voor de grotendeels fossiel afhankelijke zeehavens;

overwegende dat de minister vijf jaar later nog steeds niet in beeld heeft wat de consequenties zijn voor de werkgelegenheid in de Rotterdamse haven;

verzoekt de regering om in kaart te brengen wat de consequenties zijn van het klimaatbeleid en de energietransitie voor de aan fossiele activiteiten gerelateerde werkgelegenheid in de Rotterdamse haven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 169 (31409).

De heer Jetten (D66):

Ik probeer te snappen wat het doel is van de motie die de heer Van Aalst net voorlas. U bent ook benieuwd naar de kansen die de energietransitie biedt om extra werkgelegenheid in de haven van Rotterdam te creëren. Is dat het doel van de motie?

De heer Van Aalst (PVV):

Het doel van de motie is om in ieder geval om in beeld te krijgen wat de gevolgen zijn. Die hebben we op dit moment niet in beeld, dus vandaar deze motie.

Ik kom bij mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Ecorys in zijn "Onderzoek strategische voordelen Nederland" vaststelt dat de energietransitie verregaande gevolgen zal hebben voor de Nederlandse zeehavens;

constaterende dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 al waarschuwde voor de grote ruimtelijke gevolgen van de energietransitie voor de grotendeels fossiel afhankelijke zeehavens;

van mening dat de fossiele activiteiten en bijbehorende werkgelegenheid voor de Rotterdamse haven behouden moeten blijven;

verzoekt de regering om geen verdere lastenverzwaringen en beperkingen aan de Rotterdamse haven op te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 170 (31409).

Daarmee zijn we gekomen aan het eind van de inbreng van de zijde van de Kamer. We gaan even kort schorsen, voor ongeveer vijf minuten, en daarna zal de minister antwoorden.

De vergadering wordt van 17.44 uur tot 17.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef voor de beantwoording het woord aan de minister.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin met de motie over missiefinanciering van MARIN. Ondanks het feit dat velen in de commissie MARIN een warm hart toedragen, is het wat mij betreft te vroeg om met een concreet plan van aanpak te komen. De reden is dat de besluitvorming over extra overheidsfinanciering van MARIN door het kabinet gekoppeld wordt aan de evaluatie van de TO2-instituten door de commissie-Schaaf. Die ligt klaar en zal het startpunt zijn voor verdere budgetverdeling tussen de onderzoeksinstituten. De Kamer heeft een kabinetsreactie op de commissie-Schaaf controversieel verklaard. Ik heb in het AO gezegd: probeer dat weer even niet-controversieel te verklaren. Dan had ik nu een ander antwoord kunnen geven. Het huidige kabinet kan er nu niet over beslissen. Ik heb de Kamer daar deze week een brief over gestuurd. Hierin zijn de stappen opgenomen die nu te zetten zijn. Zonder zicht op financiën heeft zo'n plan vaak ook niet zo heel veel inhoud. Ik ontraad dus deze motie.

Ik kom bij de motie over de CCV's van de heer Van Helvert. Hij vraagt om ervoor te zorgen dat de regering actief deelneemt aan de taskforce CCV's om zodanig een gelijk speelveld te creëren. Ik heb in het AO aangegeven dat ik vind dat de Nederlandse regering haar bijdrage heeft geleverd ten behoeve van het invlaggen van de CCV's. De regelgeving is op orde. Het register is op orde. De informatie over het invlaggen op de website van de ILT is verduidelijkt. De NFIA wordt ingezet voor promotie en het aantrekken van buitenlandse investeringen naar Nederland. We kijken nog naar alternatieve organisatievormen van het scheepsregister. De verdere promotie is wat mij betreft aan de sector zelf. Er is een gelijk speelveld. CCV's kunnen ook in het Nederlandse register terecht. Ik ontraad dus deze motie. Ook om duidelijkheid te krijgen, want anders blijft het steeds boven de markt hangen dat ik niet genoeg doe. Dus ik ontraad de motie en dan kan de Kamer zich erover uitspreken.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik baal toch een beetje van dit advies van de minister. Ze zegt dat ze de promotionele activiteiten aan de sector laat. Dat beoogt de motie ook. Het gaat om niet-promotionele activiteiten. De sector vraagt daar ook heel duidelijk om. Wij komen echt achterop te liggen bij andere landen die ons dan de kaas van het brood eten als het gaat om het binnenhalen van deze banen. Ik denk dat de minister heel goed weet wat wij bedoelen met deze motie. Ik zou haar echt willen vragen om het advies te herzien.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb geen enkel specifiek punt gehoord van de heer Van Helvert dat nu nog zou missen. Ik heb al gezegd: het register is op orde, de regelgeving is op orde, de informatie is verduidelijkt en de NFIA wordt ingezet om partijen te interesseren om in Nederland te investeren. Ik zou niet weten wat er nu nog mist, dus ik blijf bij mijn advies.

D66 heeft gevraagd wanneer er duidelijkheid is over de windparken. Wij hebben nu een gesprek met EZ over de windparken op zee. Ik verwacht de Kamer daar na de zomer over te kunnen informeren. De minister van EZ is op dit terrein bevoegd. Wij zullen afstemmen of de communicatie

met de Kamer via hem loopt of via mij. Wij moeten even bekijken wat de meest geëigende weg is.

D66 vraagt naar het vergroeningsfonds voor de zeevaart. Ik heb in het AO van 6 juni toegelicht dat ik het instellen van zo'n nationaal vergroeningsfonds voor verduurzaming van de scheepvaart een heel interessante gedachte vind. Het is voor de binnenvaart en voor de zeevaart; ik denk dat je dat in brede zin moet bekijken. Het gaat daarbij om de aanvulling op het kredietgarantie-instrument van de EIB (Europese Investeringsbank), ABN AMRO en het Europees Fonds voor Strategische Investerings. Er zijn dus nog een aantal andere mogelijkheden. Ik kan nu niet vooruitlopen op de keuzes die daar in een kabinetsformatie in gemaakt gaan worden, of op de vraag waarvoor budget wordt ingezet of niet. Ik kan niet anders zeggen dan: u zult nog eventjes moeten wachten. Ik kan dus ook niet zeggen dat het vervolgens medio 2018 al geëvalueerd is, want dat is afhankelijk van wat het kabinet besluit. Gelukkig zit D66 nog steeds aan tafel. Wat dat betreft kan de heer Jetten volgens mij sneller sturen langs die weg dan langs mij.

De heer Jetten (D66):

Wij zitten weer aan tafel inderdaad. Dat klopt. Dat is fijn. De minister is ingegaan op het tweede deel van mijn betoog over die financiering. Ik heb ook even stilgestaan bij de toezegging die de minister al heeft gedaan in het AO dat zij met de KNVR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) gaat bekijken hoe ze dit zo veel mogelijk onder de aandacht kan brengen. Ik weet niet of de minister daar nog op wilde gaan antwoorden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben hierover informeel in overleg met de sector, ook om ideeën op te doen. Op dit moment is er nog geen concreet uitgewerkt plan voor het fonds, maar zodra helder is dat er financiële middelen beschikbaar komen, kan er capaciteit worden vrijgemaakt en verder onderzoek worden gedaan. Dat lijkt mij ook het moment om de brief op te stellen.

De heer Jetten heeft gevraagd wanneer het paraffineverbod er komt en of ik bereid ben om, vooruitlopend op een internationale aanscherping, misschien al op nationaal niveau te gaan kijken. Ik ben uiteraard bereid naar de casestudy van Wageningen te kijken, maar ik denk wel dat het van belang is om te wachten op de aanscherping van de regelgeving, waardoor het level playing field met onze buurhavens gelijk blijft, want door de grote volumes is het heel erg kostbaar. Een stimulans kost veel geld. Als je het alleen in Nederland doet, is dat relatief zwaar voor onze scheepvaart. Ik vind dat onze concurrentiepositie hoog moet blijven en dat een actie van Nederland alleen niet zo heel erg effectief is. Je moet het met andere Noordzeelanden aanpakken. Ik ben bereid naar die casestudy te kijken, maar ik denk dat je het echt gezamenlijk moet doen. Wij zullen erop blijven drukken dat het belangrijk is om het te doen. Ik heb toevallig gisteren op een ander terrein nog iets getekend: een verbod dat te maken heeft met emissies. Dat moet je echt internationaal met elkaar bespreken om het beste effect te hebben. Dat komt binnenkort naar de Kamer.

De heer Jetten maakte nog een opmerking over de Maritime Single Window, de Middellandse Zee en de positie van de

lage-emissiezone. Daar hebben wij het over gehad in het AO. Daar zitten wij op dezelfde lijn.

De SP heeft via de motie-Laçin c.s. op stuk nr. 164 gevraagd naar de transparantie in de binnenvaart. De motie verzoekt de regering om in overleg met het veld tot concrete voorstellen te komen om de markttransparantie te verbeteren en deze voorstellen voor 1 september 2017 aan de Kamer aan te bieden. Over de marktwerking heb ik sinds 2010 een heleboel adviezen en onderzoeksrapporten naar de Kamer gestuurd en elke keer hebben ze één gemeenschappelijke uitkomst: fragmentatie van de vervoerders verzwakt hun positie in de keten, vooral richting opdrachtgevers, de verladers en de bevrachters. Ook de binnenvaartambassadeur is na al die rapporten tot die conclusie gekomen. Het verleden bewijst dat schaalvergroting en samenwerking leiden tot betere marktordening, zoals in de visserij en de aardappelsector. Het leidt ook tot een betere onderhandelingspositie voor schippers en realiseert een transparantere markt voor vraag en aanbod. Die schaalvergroting gaat niet vanzelf. Het is dus ook van belang dat vanuit de sector zelf stappen gezet worden, door de integratie van bevrachters- en vervoerdersfuncties in coöperaties bijvoorbeeld. Ik herhaal die oproep elke keer weer, ook in de Kamer. Dat biedt wat mij betreft de zinvolste oplossing voor de gesignaleerde problemen. Ik ontraad dus deze motie, want het maken van een nieuw plan voor 1 september 2017 is weinig zinvol nadat al deze rapporten er liggen. Ik wil het wel nog een keer onder de aandacht brengen in de sector, maar de sector kent dit standpunt al. Ik verwacht dan ook weinig nieuws uit het overleg.

Ik kom op de motie-Laçin/Arissen op stuk nr. 165 over het boetebeleid. Er is in de Kamer vaak gevraagd of het boetebeleid wel fair is. Ik ken de discussies uit het verleden. We hebben vorig jaar geanalyseerd of we werkelijk zo veel strenger zijn. We hebben die analyse onlangs ook besproken met de sector. Bij 56% van de controles is geen overtreding vastgesteld. In 30% van de gevallen is een waarschuwing gegeven en in 14% van de gevallen was er sprake van een boeterapport. Ik denk echt dat het niet uit verhouding is. Er is aan de sector gevraagd om met concrete casussen te komen waaruit blijkt dat er onredelijke boetes zijn opgelegd of dat er onredelijke handhaving is toegepast. We staan daar altijd voor open. Ik merk dat dit onderwerp desondanks steeds terugkomt in de discussie. Ik zal daarom vragen om een extern onderzoek naar het boetebeleid in de binnenvaart. Dat zal ik doen. Maar zoals het in de motie is geformuleerd, niet meer toestaan dat boetes kunnen worden opgelegd wanneer er niet in persoon contact is geweest en dergelijke, zou ik het niet willen doen. Ik ontraad daarom deze motie, maar ik ben wel bereid om een extern onderzoek te laten doen om de kou uit de lucht te halen.

Ik ben toevallig afgelopen dinsdag — het was bloedmooi weer — gevaarlijke stoffen gaan controleren in de binnenvaart, met handschoenen, een pet, laarzen en ik weet niet wat allemaal aan. Ik heb gezien dat er soms best overtredingen bij zitten, waarvoor vervolgens een waarschuwing wordt uitgedeeld. Er wordt niet onmiddellijk met boetes bedreigd. Er wordt gezegd: u moet dat doen; de volgende keer dat we u tegenkomen, krijgt u een boete.

De heer **Laçin** (SP):

Ik dank de minister voor haar antwoord. Waar wij het in deze motie vooral over hebben, is dat er in persoon contact moet zijn en dat goed zeemanschap meegenomen moet worden in de afweging of er wel of niet een boete wordt uitgedeeld. De percentages die de minister opnoemt, zijn prima, maar daar gaat deze motie niet over. Het gaat er vooral om dat in de afweging voor het uitgeven van een boete, goed zeemanschap wordt meegenomen en er juist daarom persoonlijk contact nodig is. Boetes die zonder contact en op afstand worden opgelegd, kunnen eigenlijk niet door de beugel. Wat vindt de minister daarvan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij vinden bijna alle controles plaats door middel van persoonlijk contact, maar ik vind dat je soms ook op basis van onderzoek in boeken dingen kunt vinden die niet kloppen. Ik heb afgelopen dinsdag bij een schouw gezien dat het er allemaal hartstikke schoon uitzag en het allemaal goed overkwam. In de boeken kwamen we echter wel wat dingen tegen waarvan we dachten: dat klopt niet helemaal. Het is altijd een combinatie. Er moet ook op basis van gegevens uit boeken geconcludeerd kunnen worden dat iemand een overtreding heeft begaan. Nogmaals: ik ontraad deze motie, maar ik ben wel bereid om een extern onderzoek te laten doen omdat ik zie dat dit steeds terugkomt in de Kamer. Ik heb het aan de sector gevraagd, maar die is niet met concrete casussen gekomen. Laten we daarom nog één keer proberen om het op tafel te leggen, want ook ik wil dat er sprake is van een fair boetebeleid.

De motie-Visser/Jetten op stuk nr. 166 gaat over de samenwerking van de inspecties. Dit punt hoor ik ook steeds terug. Wat betreft de NVWA-tarieven heb ik al eerder verwezen naar EZ. Wat betreft de ILT en de samenwerking met andere inspecties: in de Rijksinspectieterminal wordt de werkwijze juist afgestemd. Dat gebeurt ook in de Inspectieraad. Het is niet mogelijk om de tarieven te vergelijken, omdat de aard van de werkzaamheden van de inspecties zo verschillend is. Ik ontraad daarom deze motie. Ik ben ervoor dat we zo veel mogelijk integraal werken en best practices zo veel mogelijk delen, maar het is niet mogelijk om alleen de efficiëntste norm te hanteren, omdat de tarieven te veel verschillen.

In de motie-Visser/Van Helvert op stuk nr. 167 wordt de regering verzocht om te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen. Eigenlijk is wat ik net gezegd heb in reactie op de motie van de heer Laçin ook de strekking van deze motie. Ik laat het oordeel daarover dus aan de Kamer.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Als ik de minister goed beluister, dan neemt zij de motie over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, na de motie helemaal letterlijk gelezen te hebben, kan ik zeggen dat ik haar overneem.

De voorzitter:

De motie-Visser/Van Helvert (31409, nr. 167) is overgenomen.

Ik constateer dat niemand daartegen bezwaar maakt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Van Aalst vraagt in zijn motie op stuk nr. 168 om de capaciteit bij de ILT optimaal te benutten door deze probleemgericht in te zetten. Ik was dinsdag mee met de inspecteurs voor de binnenvaart, die zich bij mij beklaagden over het feit dat zij zo weinig fte's ter beschikking hadden. Dat zeggen ze natuurlijk nooit hardop, maar wel indirect tegen mij. Ze zouden graag wat meer menskracht willen inzetten. De heer Van Aalst wekt de impressie dat het zo veel gebeurt en de inspecteurs zeggen eigenlijk dat het te weinig gebeurt. Ze zouden graag meer inspecteren, zodat er ook meer onregelmatigheden aan het licht komen. Ik zal een extern onderzoek laten doen. Het is van belang om op basis daarvan te bekijken of ons boetebeleid en onze inzet daarop overeenkomen met andere sectoren. Ik ontraad dus deze motie.

De heer Van Aalst (PVV):

Onze motie sluit aan bij wat de minister net zei. Zij gaf aan dat slechts bij 14% een boete wordt opgelegd. Wij vragen met deze motie om, vanwege de tekorten aan mankracht, de ILT in te zetten bij de excessen, bijvoorbeeld op Schiphol. De minister gaf aan dat slechts bij 14% een boete wordt opgelegd. Volgens haar is er dus niet zo heel veel aan de hand; er zijn dus ook geen excessen. Het lijkt mij dus verstandig om de ILT te benutten op de plekken waar we haar echt nodig hebben.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij moet je inspecteurs niet alleen inzetten om te beboeten. Het uitgangspunt moet ook zijn dat je een veilige omgeving creëert, het milieu beschermt et cetera. Inspecties zijn daarvoor vaak van belang als preventief middel. Men moet weten dat men gepakt kan worden en gaan denken: laat ik het maar niet doen. Een waarschuwing kan ook van belang zijn, om ervoor te zorgen dat men de volgende keer goed gedrag vertoont. De inzet op alleen die 14% boetes is voor de ILT niet het belangrijkste. Ik zou de ILT ook niet willen inzetten bij andere zaken, bijvoorbeeld op Schiphol, maar haar juist meer willen inzetten voor controle op de binnenvaart. Wel ben ik het met de heer Van Aalst eens dat de inspecties vooral moeten worden ingezet op risicopartijen in de binnenvaart. Maar we hebben 5 fte voor de binnenvaart, dus daar wil ik niet nog minder van maken. Het is en blijft een sector waarbij vaak ook gezinnen aan boord zijn en waar je goed op de veiligheid moet letten.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij zit er niet zo heel veel ruis op de lijn. Wij vragen inderdaad om de ILT probleemgericht in te zetten. Een ander percentage dat de minister net noemde, is 56. Dat zijn de gevallen waarbij het hartstikke goed gaat en er dus geen excessen zijn. Volgens mij doet de motie niets anders dan de minister oproepen om, wanneer het mogelijk is, de inspecteurs op de juiste plek in te zetten. Misschien is dat dan af en toe niet bij de binnenvaart.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is nu juist het deel waar ik het niet mee eens ben: "derhalve minder frequent te controleren bij de binnenvaart". Ik denk dat we de mensen die we nu hebben zitten op de binnenvaart, nodig hebben en soms misschien zelf nog wat meer. Europese regelgeving bepaalt dat 25% van de zeescheepvaart gecontroleerd moet worden. Daardoor heb je minder beschikbaar voor de binnenvaart. Op een ander moment voeren we discussie over de inzet van de ILT in brede zin. Ik zou er dus zeker niet minder van willen hebben. Ze moeten inderdaad vooral de risicogevoelige controleren, maar dat doen ze ook. Dat heb ik afgelopen dinsdag weer gezien. Ze maken meteen een scan van een haven, waarbij ze als volgt te werk gaan: dat ene schip is aan het tanken, we gaan daar eens aan boord, want we zien bepaalde dingen die ons bevreemden. Ik ontraad deze motie dus. Ik ontraad niet de gedachte van de heer Van Aalst dat je op risico moet selecteren, maar wel dat we met minder toekunnen in de binnenvaart.

De motie op stuk nr. 169 van de heer Van Aalst heeft betrekking op de consequenties van het klimaatbeleid en de energietransitie voor de aan fossiel activiteiten gerelateerde werkgelegenheid. De energietransitie staat helemaal aan het begin. Het is veel te vroeg om nu al een betrouwbaar beeld te krijgen van wat daar precies gaat gebeuren, en hoe snel fossiele brandstoffen uitgefaseerd zullen worden. Uiteraard zal het kabinet deze transitie volgen, maar het is een wereldwijde activiteit. Als de heer Trump vandaag besluit om niet meer mee te doen met bepaalde spelregels die we vorig jaar nog met elkaar hebben opgesteld, dan heeft dat in één keer effect. Dat zagen we ook toen men in Amerika ineens naar schaliegas ging boren. Dat had ook een enorm effect. Het heeft nu gewoon geen zin om een dergelijk onderzoek te doen. Ik ontraad de motie dan ook.

De motie op stuk nr. 170 gaat over de werkgelegenheid in de Rotterdamse haven. In deze motie wordt de regering verzocht om geen verdere lastenverzwaringen en beperkingen — ik denk als gevolg van de energietransitie — aan de Rotterdamse haven op te leggen. Ik zou graag geen verdere lastenverzwaringen en beperkingen aan de Rotterdamse haven opleggen, en dat geldt eigenlijk voor alle gezonde economische sectoren in ons land. Alleen, we hebben ook afspraken met elkaar, bijvoorbeeld over de energietransitie, over CO₂-uitstoot en natuurcompensatie. We hebben dit soort afspraken op nationaal niveau, soms ook op Europees of internationaal niveau. Er zullen dus altijd wel nieuwe regels en beperkingen komen. We moeten proberen om die dan weer zo veel mogelijk op te heffen met voordelen en deregulering. Eigenlijk moet je ervoor zorgen dat je een zo gunstig mogelijke positie hebt. Ik kan echter niet zeggen dat we nooit meer een lastenverzwaring of een beperking zullen opleggen. Ik ontraad deze motie dus.

Ik heb nog één vraag van de VVD. Gevraagd werd hoe ik om zou gaan met de brug over het IJ die door de gemeente Amsterdam wordt voorgesteld. Wellicht heeft mevrouw Visser mijn reactie in de pers gezien over de Mont Ventoux. Ik weet dat die een stuk steiler is dan de aanloop naar deze brug op 11,35 meter hoogte. Dat is wel de hoogte die je minimaal nodig hebt als je met vier containers op elkaar wilt kunnen varen. Ik maak me net zoals mevrouw Visser zorgen, omdat de bereikbaarheid van Amsterdam heel belangrijk is. Je moet dus kiezen voor een oplossing die recht doet aan de scheepvaart. Niet voor niks hebben we

veel geïnvesteerd in de nieuwe zeesluis bij IJmuiden en in eerdere tunnels onder het Noordzeekanaal en het IJ. Ik ben echt een voorstander van de tunneloplossing. We hebben dat ook vaker aangegeven. We hebben ook uitgerekend dat dat goedkoper en aantrekkelijker voor de fietsers is. Ik zal de gemeente binnenkort berichten dat de vaart met vier lagen highcubecontainers gewoon mogelijk moet zijn en dat, mocht men per se een brug willen, het een toekomstvaste brug moet zijn. Ik zal er bij de vergunningverlening ook eisen aan stellen. Ik zal met de gemeente in gesprek gaan over de oplossingen en de randvoorwaarden, in de hoop de gemeente te kunnen verlokken tot een tunnel.

Mevrouw Visser (VVD):

De Tour de France begint binnenkort weer. Wellicht inspireert dat. Maar goed om te horen dat de minister haar inzet op deze wijze formuleert. De besluitvorming vindt nu plaats in de gemeente Amsterdam. Ik vraag de minister om de besluitvorming qua tijdpad, dus wanneer de besluitmomenten zijn, naar de Kamer toe te sturen. Het speelt zich namelijk deels in de gemeente Amsterdam af, maar de vergunning wordt door Rijkswaterstaat verleend. Ik denk dat het goed is om, in combinatie met de zeesluis bij IJmuiden, goed in de gaten te houden wat er gebeurt en of een en ander niet met elkaar interfereert.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die informatie kan ik leveren. De keuze voor tunnel of brug wordt inderdaad in de gemeenteraad gemaakt. Die is ook aan de gemeenteraad. Vanuit het perspectief van doorvaart en veilige doorvaart kan ik eisen stellen aan de bevaarbaarheid. Dat zal ik ook doen. Volgens mij is heel helder dat ik dat zal doen. Ik kan de Kamer dus iets toesturen over hoe het loopt in de gemeenteraad en wanneer wij aan bod zijn, zodat de Kamer daar een beeld bij heeft.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn gekomen aan het eind van het VAO Scheepvaart. Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen. Ik dank de minister voor haar komst naar de Kamer.

De vergadering wordt van 18.11 uur tot 19.10 uur geschorst.