

Vergaderjaar 2012–2013

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 52**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 20 maart 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 6 februari 2013 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. 28 september 2012 over de projectbeslissing vaarweg Harlingen-Kornwerderzand («de Boontjes») (33 400-A, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2012 met de reactie op het OVV-rapport kapseizen Frisia (HA38) (31 409, nr. 39);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 juli 2012 met het verslag van het schriftelijk overleg over drie brieven van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake zee- en binnenvaart (33 000-A, nr. 87);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 oktober 2012 met de reactie op het verzoek van de commissie om actuele informatie rondom Vervangingsstrategie vloot Rijksrederij (33 400-XII, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2012 met de lijst van vragen en antwoorden over de 11e voortgangsrapportage Project Mainportontwikkeling Rotterdam (24 691, nr. 117);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 januari 2013 met de toezeggingen en vragen over de zee- en binnenvaart (30 523, nr. 73);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 januari 2013 met de beantwoording van vragen van de commissie over aanvaringen op de Noordzee en de stand van zaken m.b.t. de ratificatie van het IMO-STCW-F Verdrag door Nederland (31 409, nr. 43);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 februari 2013 over de keuringsleeftijd voor vaarbewijzen (30 523, nr. 74).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Paulus Jansen

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

**Voorzitter: Hoogland**  
**Griffier: De Bruin**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Rouwe, Slob, De Boer, Graus, Bashir, Bisschop, Albert de Vries en Hoogland,

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

Aanvang 14.00 uur

De **voorzitter**: Welkom. Ik deel mee dat de heer Slob zijn collega mevrouw Dik-Faber vervangt. Wij hebben voor dit overleg twee uur de tijd. Ik stel voor dat iedere spreker drie of vier minuten spreektijd krijgt. Ik zal niet direct ingrijpen, maar als de inbreng echt te lang wordt, stoppen we ermee. Iedere spreker mag maximaal twee keer interrumperen. Ik hoor dat de heer Bashir vierehalve minuut nodig heeft. Iedere spreker heeft daarom vierehalve minuut spreektijd in de eerste termijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zie dat de publieke tribune goed is gevuld. Ik voer nu zes jaar debatten in de Kamer. Volgens mij heb ik in al die jaren nog niet meegemaakt dat de tribune zo vol zat. Wij mochten zojuist ook nog een kistje over duurzaam vervoer over water in ontvangst nemen. In dat kistje zitten allerlei mooie producten van «the Blue Road», een mooi gezamenlijk initiatief van het bedrijfsleven en het ministerie. Daarmee wordt weer eens aangetoond hoeveel goederen er over water kunnen worden vervoerd. Vanmiddag is echter ook nog eens aangetoond hoeveel zorgen men zich maakt. Om die reden zitten er waarschijnlijk ook zo veel mensen op de publieke tribune.

Toen ik zes jaar geleden woordvoerder binnenvaart werd namens het CDA, ging het met die binnenvaart heel goed. Toen werden er flinke prijzen geboden en werden er soms extra schepen besteld omdat men die daarna misschien voor een mooi bedrag kon doorverkopen. Vrij snel nadat ik woordvoerder was geworden, kwam er echter de klad in; ik weet niet of er een causaal verband is. Ik stel vast dat de crisis inmiddels al langer duurt dan we aanvankelijk dachten. Aanvankelijk dacht iedereen dat de crisis een, twee of drie jaar zou duren. Uit rapporten van onder andere de ING blijkt dat de crisis langer zal duren, misschien wel tot 2017. Daarom vraag ik opnieuw aandacht voor de geluiden uit de sector. Ik noem de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), maar ook de nieuwe organisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Men heeft opnieuw voorstellen gedaan om echt iets te doen aan de problemen. We kunnen niet meer zeggen dat dit een tijdelijk probleem is. Ja, er is vraaguitval, ja, er is overcapaciteit. Veel ondernemers staat het water aan de lippen. Laat ik met de deur in huis vallen. In haar brief van 30 januari schrijft de minister dat er nog geen concrete plannen van de sector liggen. Zij werd daarna op haar wenken bediend, want een dag na ontvangst van de brief ontving de Kamer van BLN een aantal plannen. Men stelt onder andere voor om te onderzoeken of schepen uit de vaart kunnen worden genomen, of een sloopregeling mogelijk is en of het mogelijk is om een fonds op te richten. Ik vraag de minister of zij die voorstellen inmiddels ook heeft ontvangen en, zo ja, of zij daarop dan een eerste reactie kan geven. Is zij bereid om op korte termijn opnieuw met de sector om de tafel te gaan zitten om te bekijken welke mogelijkheden er zijn?

Er zijn ook enkele andere zaken in gang gezet, zoals verbetering van de markttransparantie, de prijsindex binnenvaart en pilots. Ik vind dat een goede zaak. Ik vraag ook aandacht voor de tussenpersonen in de binnenvaartsector, dus voor de wereld van de makelaars. Ik heb de indruk dat er in die wereld nog onvoldoende sprake is van transparantie. Hoe hoog is de courtage? Ik hoor bijvoorbeeld dat binnenvaartondernemers

die heel groen varen, die duurzaamheid niet goed terugzien in de verrekening. De minister kent de verzekeringswereld. Is zij bereid om onderzoek te doen naar het functioneren van de makelaars? In de wereld van de makelaars komen de bedragen voor de tussenpersonen inmiddels transparant tot stand. In de binnenvaart is dat volgens mijn fractie echter nog te onduidelijk. Kan de minister toezeggen dat dit zal worden onderzocht?

Wat is de stand van zaken rond de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)? De Kamer en de minister vinden dat de zware regels die in de komende jaren op ons afkomen, zouden moeten worden verminderd. Wat is de stand van zaken? Bezuinigingen liggen op de loer. Ik noem in dit verband het Twentekanaal, ik noem de tweede sluisolk van de Sluis Eefde, ik noem de derde kolk voor de Beatrixsluis, ik noem de vaarweg Lemmer–Delfzijl. Kan de minister zeggen wat zij recentelijk aan de gedeputeerden heeft gemeld over vertragingen of bezuinigingen? Kan zij toezeggen dat deze projecten gewoon doorgaan? Ik noem in dit verband ook de verkenningen voor de sluis Delden en voor de Kreekraksluizen.

Mijn fractie vraagt opnieuw aandacht voor de ligplaatsvoorzieningen. Wij hebben het heel vaak over de economische omstandigheden voor de binnenvaart. Ik wil het echter ook hebben over het gezinsbeleid voor de binnenvaart. Blijven er voldoende voorzieningen voor schippers om hun kinderen naar school te brengen en om boodschappen te doen? Er zijn werkzaamheden ten behoeve van ligplaatsvoorzieningen aangekondigd. Gaan die door?

De Kamer heeft ook een brief ontvangen over de Boontjes bij Harlingen. Het is heel fijn dat dit nu goed loopt. Ik geef de minister daarvoor complimenten. In de brief van 28 september wordt een tweede fase aangekondigd. Is daarover al wat meer duidelijkheid?

**De voorzitter:** Wilt u afronden, mijnheer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee toch?

De bunkeraars hebben ons een brief geschreven. Er zijn problemen omdat de bunkeraars niet kunnen debunkeren. Wil de minister daaraan aandacht besteden?

Mijn laatste opmerking gaat over de EVO. Die heeft ons gewezen op het op het juiste gewicht brengen van containers. Men vraagt zich oprecht af of de maatregelen wel proportioneel zijn. Ik meen dat de EVO daarin gelijk heeft. Kan de minister daarover iets zeggen? Als zij dat doet, kan ik interrumperen en alsnog mijn punt maken. Mijn spreektijd is nu om.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook ik heb zojuist zo'n mooi kistje in ontvangst mogen nemen. Ik vind het ook goed dat in de petitie staat dat de sector bezorgd is, maar dat in de sector trotse mensen werken. Zij zijn trots omdat de binnenvaart een prachtige sector met een prachtige historie is. Er zijn heel veel familiebedrijven in de sector actief. Soms wordt dit werk al generaties lang gedaan. Het is bovendien een sector die een goede bijdrage levert aan duurzaamheid. Daarover staan zelfs cijfers in de petitie. Door de binnenvaart worden ruim 30.000 vrachtwagenbewegingen van de weg gehouden. Dat levert een heel mooie bijdrage aan een duurzame samenleving.

Wij hebben in de afgelopen jaren al vaak gesproken over de zorgen die in de sector leven. Wij hebben gesproken over mogelijke overheidsmaatregelen die zouden kunnen bijdragen aan het goed functioneren van de sector. Op dit moment dreigt weer een groot aantal bedrijven failliet te gaan. Het zijn vaak gezinsbedrijven die kapot dreigen te gaan. Zij worden het slachtoffer van de overcapaciteit die in de afgelopen jaren is ontstaan. Hierdoor moeten er schepen verdwijnen. Door een en ander zijn waarschijnlijk soms grote delen van Nederland minder goed bereikbaar

voor de binnenvaart. We hebben gesproken over de vraag wat we zouden kunnen doen. De heer De Rouwe zei al dat er nu een plan en een voorstel van het transitiecomité voorliggen. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan vindt. Wat vindt zij bijvoorbeeld van het plan om schepen tijdelijk uit de vaart te nemen? Wat vindt zij van het plan om op nationaal niveau te komen tot het slopen van een deel van de oudere grote schepen? Wij weten dat er ook gesproken is over bodemtarieven. De minister heeft gezegd dat zij geen mogelijkheden ziet om bodemtarieven in te voeren. Ik denk dat zij gelijk heeft. Zij schrijft echter zelf dat in Frankrijk wettelijk is vastgelegd dat een dienstverlener niet voor minder dan de kostprijs mag varen. Dit is weliswaar burgerlijk recht dat nog nooit tot een veroordeling heeft geleid, maar ik vraag de minister of het mogelijk is om ook in Nederland dumpertarieven te ontmoedigen, die de hele sector naar beneden halen.

Ik kom op de gebrekkige marktwerking in de sector. Ik dacht even dat de heer De Rouwe van mijn medewerker hetzelfde stuk had gekregen als ikzelf heb gekregen. Er zijn nogal wat parallellen. Daaruit blijkt dat het een onderwerp is dat breed leeft en dat krachtig bij de fracties is neergelegd. Dit is inderdaad iets wat de mensen heel erg dwarszit. De prijsvorming is niet transparant. Er zijn vragen over de rol van de tussenpersonen. In andere sectoren zijn zij aan heel duidelijke spelregels gebonden, maar in de binnenvaart ontbreken die spelregels. Ook mijn fractie vraagt daarvoor nadrukkelijk aandacht. Hiernaar is ooit onderzoek gedaan, naar ik meen onder leiding van professor Van Dijk en anderen. Misschien moeten we daaraan een vervolg geven. Dit onderwerp moet wat ons betreft in ieder geval op de agenda komen te staan. Wij willen meer transparantie. Dat is ook echt in het belang van de schippers die ervoor zorgen dat dit belangrijke werk wordt gedaan.

Ik sluit mij aan bij de vragen die door de heer De Rouwe zijn gesteld over de plannen voor de vaarwegen. Bezuinigingen beginnen door te tikken. Ik kom tot slot op duurzaamheid in de sector. Wij missen een duidelijke routekaart en samenhang tussen allerlei maatregelen. Wat zijn de concrete doelen en hoe wil men die bereiken? Wat is ervoor nodig om de binnenvaart ook voor de lange termijn op het punt van duurzaamheid goed te positioneren?

Tegen de sector zeg ik tot slot: dank voor het kistje en laat u niet kisten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ja, duurzaamheid is belangrijk, maar laten we het eerst over de binnenvaart zelf hebben. Er is inderdaad sprake van overcapaciteit. Curieus is dat er sprake is van overcapaciteit, terwijl bij allerlei gelegenheden wordt geroepen dat er meer goederen over het water en over het spoor zouden moeten worden vervoerd. Moet er daarvoor niet eens een plan van aanpak komen? Het goederenvervoer groeit nog steeds. Hoe kunnen we vervoer over water en over het spoor beter regelen?

Daarmee komen we vanzelf op de infrastructuur. In Brabant wordt dit voortvarend opgepakt. De overheid moet een goede infrastructuur realiseren. Daarover zullen we in het kader van het MIRT nog regelmatig spreken. Ik heb een flink aantal punten op mijn lijstje staan. Ik ga er staccato doorheen.

Het is positief dat er één organisatie komt onder de naam Binnenvaart Logistiek Nederland. De sector hecht er ook aan dat er beter wordt samengewerkt. Daardoor kan men beter een plan van aanpak maken. In de brief van begin februari stelt de sector voor om te komen tot een sloopfonds. Ik vraag mij af of dat haalbaar is. De sector zegt dat men dat zelf zou willen betalen. Ik ben hierover een beetje sceptisch. Ik zou liever zien dat de overcapaciteit weer werd volgestouwd met goederen en dat er weer meer werd gevaren. Maar goed, we hebben nu toch te maken met overcapaciteit en met problemen in de sector.

Ik zou dus graag willen dat er een plan van aanpak werd opgesteld. Het spoor, aan de achterkant van de havens, zou daarbij moeten worden betrokken. De havens staan natuurlijk niet alleen naar de zee te kijken; de containers moeten aan de achterkant van de haven kunnen worden afgevoerd. In dat kader wil ik wijzen op de Betuweroute. Het is van belang dat Duitsland de afspraken nakomt die over de Betuweroute zijn gemaakt, zodat de goederen over die spoorlijn kunnen worden vervoerd. Dat is voor de havens van belang.

Ik heb via het geruchtencircuit gehoord dat er plannen zijn voor het invoeren van tol voor het varen over de Rijn in Duitsland. Er is al tol in Duitsland voor vervoer over de weg. Het wordt misschien tijd voor een ernstig gesprek hierover met Duitsland.

Op het punt van duurzaamheid is LNG van belang. Er zou meer met LNG moeten kunnen worden gevaren. Duitsland is hierover overigens niet enthousiast. We hebben te weinig bunkerstations en er is een aantal wettelijke belemmeringen. Die moeten worden weggenomen. Daarmee moet vaart worden gemaakt.

Ik kom op de internationale regelgeving. Er is een Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Ook Europa bemoeit zich met de binnenvaart. Er zijn schepen die theoretisch in Europa mogen varen, maar niet op de Rijn. Dat is natuurlijk heel gek. Mij treft het dat men in de regelgeving doorslaat. Er zijn zelfs bepalingen over de mate waarin ruiten op schepen licht moeten doorlaten. Daarmee zouden wij ons echt niet moeten willen bemoeien. Wij zouden moeten werken aan een wereldwijd level playing field voor de zeevaart en de binnenvaart. Voor alle schepen binnen Europa moet er een gelijk speelveld zijn. Wij moeten het ons op de Rijn in Nederland niet moeilijker maken dan elders in de wereld. Ik zie dit als een soort missie. Deze week heeft het CDA een missie op zich genomen over een Europa dat zich moet beperken tot de interne markt. Dit is bij uitstek een onderwerp waarbij Europa zich moet beperken.

Er is een motie over het zekeren van containers. Nu moeten die containers worden gewogen. Wegen heeft er volgens de sector niets mee te maken. Dit moeten wij niet willen. Ik verzoek de minister met klem om dit te voorkomen.

De **voorzitter**: Wilt u gaan afronden, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kom op de milieumaatregelen. We hebben te maken met laagzwavelige brandstof. Dit verstoort de concurrentie. Kan er een overgangstermijn komen voor schepen die te maken hebben met eisen aan de uitstoot van zwavel en van nitraat?

In de komende jaren wordt er een deltaplan water opgesteld. Kan daarbij ook rekening worden gehouden met de scheepvaart? De schepen moeten wel kunnen blijven varen, ook als het waterpeil zakt.

De **voorzitter**: Uw spreektijd is op, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mag ik nog twee opmerkingen maken over de Tweede Maasvlakte? Die is ook belangrijk, voorzitter.

De **voorzitter**: Doet u het in één zin.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is een uitgebreide MER-procedure geweest over de aanleg van de Maasvlakte. Het is natuurlijk curieus dat ieder bedrijf dat zich daar wil vestigen, opnieuw zo'n MER-procedure moet doorlopen. Dat zouden we echt niet moeten willen. Ik hoop dat ik tijdens interrupties nog een paar punten kan maken die ik nu niet naar voren kan brengen omdat mijn spreektijd om is.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De PVV-fractie wil met name een eerlijker en transparanter verdienmodel voor de schippers. Verschillende partijen noemen het bodemtarief als oplossing. De minister stelde in een brief dat zo'n bodemtarief in een EG-richtlijn verboden wordt. Ik vind echter dat de minister zich hard moet maken voor onze schippers. We moeten veel meer lak hebben aan al die richtlijnen. We moeten meer voor ons eigen land en onze eigen schippers gaan knokken. Ik hoor graag een reactie van de minister op die stelling. Ook de markt geeft adviezen die die richting op gaan. Zelfs grote spelers doen dat, zoals de ING en de Rabobank. We moeten ophouden met ons te verschuilen achter EU-regelgeving.

Met name kleine schippers hebben te maken met vervoer voor minder dan de kostprijs. De minister stelt heel trots dat in Frankrijk een civiel verbod van vervoer onder de kostprijs nog niet tot een civielrechtelijk proces heeft geleid. Een schipper heeft het geld helemaal niet voor een civielrechtelijke procedure. Dit is natuurlijk de wereld op zijn kop. Kan de minister daarop reageren? België en Frankrijk antwoorden dat er, voor zover bekend, niet wordt vervoerd onder de kostprijs. Ik geloof daar niets van. Neemt de minister genoegen met dat antwoord? Kan zij hierop reageren?

Wat gaat de minister concreet doen om de kwakkelende binnenvaart te helpen? Zij zegt dat zij gaat verkennen of capaciteitsreductie een oplossing kan bieden. Hoe lang gaat dat verkennen duren? Dit loopt al jaren en begint nu zo langzamerhand een rommeltje te worden. Het lijkt er nu op dat men er de handen wat vanaf trekt. Dat kan natuurlijk niet. De PVV doet een aantal suggesties om de binnenvaart te helpen. In de eerste plaats zou de crisishardheidsclausule kunnen worden verlengd. Is het mogelijk om die maatregel, die al een keer is verlengd, nog een keer te verlengen? Wij hebben sinds decennia niet zulke zware tijden meer meegemaakt. Daarom moet het volgens mij mogelijk zijn om deze maatregel nog een keer te verlengen.

Over de transparantie van de markt is ook al door mijn collega's gesproken. Misschien kunnen we daarover gezamenlijk een motie indienen. De kleine schippers worden tegen elkaar uitgespeeld en de bevrachters hebben alle macht. Bovendien kunnen de kleine schippers zich vrijwel niet verenigen. Hoe gaat de minister de markt transparanter maken? Ook het level playing field met de omliggende landen is van groot belang.

De Algemeene Schippers Vereeniging heeft al maatregelen voorgesteld. Kan de minister daarop reageren? Zij hoeft dat niet tijdens dit debat te doen, maar het is wel van belang dat de ASV een reactie van de minister krijgt op de voorstellen.

Er is een groot probleem met de betaling voor de verwerking van huisvuil van schippers. Er is sprake van een stapeling van lastenverzwaringen. Mijn fractie zal daarover, indien nodig, een motie indienen. De schipper betaalt thuis al voor het verwerken van zijn huisvuil. Verder zijn er de heffingen, havengelden, gemeenteheffingen voor huishoudelijk afval, en nu is er ook nog een EU-heffing voor afvaldiensten. Het is te gek dat deze hardwerkende mensen op deze manier worden gestraft. Dit is bijna onvoorstelbaar.

Naar aanleiding van het ongeluk met de schelpenzuiger Frisia worden allerlei pompen verplicht gesteld. Stel dat er een ongeluk gebeurt met een oldtimer, waarbij iemand komt te sterven. Zo'n ongeluk zou toch niet leiden tot de verplichting om bij tienduizenden auto's ABS in te bouwen? Het is erg genoeg dat het ongeluk met de Frisia is gebeurd en ieder ongeluk is er een te veel. Er was ook een zatte Poolse matroos op dat schip. Er was iemand die op de een of andere schippersbeurs een ongeluk kreeg. Dit kan natuurlijk niet. Veel schippers kunnen het gewoon niet meer betalen om alle veiligheids- en milieuaanpassingen door te voeren die door het Rijk en de EU verplicht worden gesteld. Dat komt met name door de crisis en de hoge prijzen van brandstof.

De **voorzitter**: Wilt u afronden, mijnheer Graus?

De heer **Graus** (PVV): Ik wil nog iets zeggen over valse concurrentie, met name vanuit voormalige Oostbloklanden. Dit is uiteraard typisch een punt voor de PVV. Onze schippers kunnen de strijd op deze manier niet winnen. Er is sprake van oneerlijke en valse concurrentie. Ook andere bemanningsleden kunnen de concurrentie niet meer aan. Wat gaat de minister daaraan doen? Ik weet dat minister Kamp daarover in het verleden al iets heeft gezegd. Dit moeten en kunnen we niet accepteren. We willen dus meer Nederlandse bemanning op de schepen. Wat gaat de minister daarvoor doen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het is goed dat we eindelijk weer eens over de binnenvaart spreken, want het gaat nog steeds niet goed met die binnenvaart. Heel veel schippers hebben nog steeds moeite om het hoofd boven water te houden. Toch is de binnenvaart een heel belangrijke sector. De binnenvaart is belangrijk voor de bereikbaarheid in Nederland en speelt een grote rol bij het terugdringen van de files. Een schip van gemiddelde grootte kan 250 vrachtwagens van de weg houden. Ook de kleinere schippers zijn uitermate belangrijk voor de leefbaarheid. Je zou dus zeggen dat het tijd wordt om de crisis uit te roepen. De minister zegt echter dat zij niet op voorhand positief zal reageren op het verzoek om de crisis in de binnenvaart uit te roepen. Ik denk dat we het gewoon moeten proberen. Niet geschoten is altijd mis. Hoe groot acht de minister de kans dat een verzoek van Nederland gesteund zal worden? Is zij bereid om bij andere lidstaten te lobbyen, zodat Nederland deze keer steun krijgt? De minister zegt dat zij wil wachten op een voorstel van het transitiecomité. Wanneer is dat voorstel door het comité voldoende uitgewerkt? Heeft de minister daar enig zicht op?

De SP-fractie zou het overigens ook goed vinden als de minister serieus andere plannen zou bekijken, zoals die van de ASV. Heeft zij gesproken met de ASV of ziet zij alleen het transitiecomité als haar gesprekspartner? Ik vind dat het transitiecomité er nogal lang over doet. Volgens mij zou het goed zijn als er een uiterste datum wordt genoemd voor de presentatie van die voorstellen. De SP-fractie wil graag dat het ministerie het gesprek aangaat met de ASV over de plannen en de Kamer daarover informeert. Wat zijn de voor- en de nadelen van het plan van de ASV? Wat is de kans van slagen bij de Europese Commissie? Als de Kamer daarover wordt geïnformeerd, kan zij een zorgvuldige afweging maken. Met welk plan kunnen de problemen in de binnenvaart het beste worden aangepakt? Welk plan heeft de meeste kans van slagen?

De minister stelt dat er in andere EU-lidstaten geen bodemtarieven zijn. In sommige landen is er echter wel een verbod om te vervoeren onder de kostprijs. Het is dus maar hoe je het noemt. Volgens de SP is zo'n verbod ook een vorm van een bodemprijs. Acht de minister het niet verstandig om ook in Nederland te komen tot zo'n verbod? Dit is zeker nodig bij de huidige crisis in de binnenvaart. De SP verwacht niet dat dit zal zorgen voor een verstoring van de markt. In de eerste plaats functioneert de markt van de binnenvaart verre van optimaal, omdat er sprake is van onvoldoende transparantie. In de tweede plaats werkte de binnenvaart ook prima toen er nog een schippersbeurs was. Ik hoor graag een reactie van de minister en ik overweeg om op dit punt een motie in te dienen. De afschaffing van de absurde CCR-eisen vordert niet. De minister zet in op kleine afzwakkingen her en der van de eisen. Dat zet echter geen zoden aan de dijk. De SP wil dat de motie van de heer De Rouwe, die overigens ook door mij is ondertekend, wordt uitgevoerd. De hardheidsclausule moet dus gewoon worden verlengd, ook als de CCR daar niet mee instemt. De minister kan immers stellen dat er in de komende jaren nog steeds een plafond voor de Nederlandse keuringsbedrijven wordt gehanteerd van € 2500. Ik hoor graag een reactie van de minister.



Ik kom op de Rijksrederij. Is het mogelijk om commerciële schepen en de bemanning daarvan voor visserijonderzoek in te zetten? Wetenschappers moeten onafhankelijk kunnen werken. Het is volgens mij niet wenselijk dat wetenschappers meevaren op schepen waarbij de bemanningsleden van die schepen belanghebbenden zijn bij het onderzoek dat wordt gedaan. Is de minister dat met mij eens? Zij wil voorwaarden stellen. De SP-fractie is bang dat dit in de praktijk niet zal werken. Daarom vraag ik de minister of zij kan garanderen dat wetenschappelijk onderzoek onafhankelijk blijft op de vervangende vloot van de Rijksrederij.

De **voorzitter**: Ik verzoek u om uw betoeg af te ronden, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Dat gaat lukken, voorzitter.

De traditionele zeilschepen op de Oostzee moeten voldoen aan eisen die eigenlijk niet voor zulke schepen zijn bedoeld. Er zijn aan deze schepen aparte eisen gesteld, maar die zijn in 2008 door Nederland opeens geschrapt. Waarom is dit gebeurd? Is dit wellicht per ongeluk gebeurd? Nu wil de minister een nieuwe overeenkomst. Is het overleg met Denemarken en Duitsland daarover al begonnen? Hoe groot acht de minister de kans dat er een overeenkomst wordt bereikt, zodat deze zeilschepen gewoon kunnen blijven varen? Kan de minister een termijn noemen?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat dit het einde is van uw bijdrage, mijnheer Bashir. Ik sta u toe nog een laatste zin uit te spreken.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de brief van de minister gelezen over de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid naar aanleiding van het kapseizen van de Frisia. Kan de minister zeggen welke aanbevelingen worden overgenomen?

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Mijn excuses voor het feit dat ik niet bij de overhandiging van de petitie aanwezig kon zijn. Soms loopt de agenda een beetje over, zal ik maar zeggen.

Dinsdag 15 januari sneeuwde het hevig en werd een nieuw filerecord in Nederland gevestigd. Er stond meer dan 1000 kilometer file. De binnenvaartschippers voeren echter gewoon door. Dat is een veelzeggend en symbolisch tafereel. Weer of geen weer, op de vaarwegen zijn er nog steeds geen files. Dat betekent dat de binnenvaart nog een enorme potentie heeft.

Echter, een fors deel van de binnenvaartbedrijven heeft financiële problemen. Als er niet wordt ingegrepen, dreigt het tot een ijskoude sanering te komen van een groot deel van de vloot. Dat is buitengewoon triest, niet alleen voor de individuele ondernemers, maar ook vanwege de publieke belangen die hierdoor in het geding zijn. Zowel vanuit het oogpunt van filebestrijding als vanuit het oogpunt van duurzaamheid is het goed als zo veel mogelijk vervoer over water plaatsvindt. Dat rechtvaardigt volgens mijn fractie ingrijpen. Het ingrijpen moet het overbruggen van de crisisperiode als doel hebben. Ik zet daar graag een streep onder. Het wordt door vrijwel niemand betwist dat het, al dan niet tijdelijk, uit de markt nemen van scheepsruimte de enige remedie is tegen de huidige crisis. De NMa heeft helaas eerdere plannen daarvoor afgewezen. In dat licht heeft de SGP eerder al de vraag gesteld of de regels van de NMa wel voldoende zijn toegesneden op crisissituaties. Is niet juist dat het grote probleem? Leidt deze ontoereikende regelgeving er niet toe dat een bedrijfstak, waarin vooral kleinere ondernemers opereren, naar de afgrond wordt geduwd? Is de minister het met mij eens als ik stel dat de regels rond mededinging in crisistijd mogelijk anders moeten worden geïnterpreteerd of mogelijk moeten worden verruimd? Op z'n minst zou er een hardheidsclausule moeten bestaan.

Onttrekking van schepen aan de sector kan niet in collectief verband gebeuren, maar wel op individuele basis. Mijn fractie is blij dat hiervoor door het Transitiecomité Binnenvaart inmiddels concrete voorstellen zijn gedaan. Uiteraard moeten die voorstellen nog verder worden uitgewerkt, maar de hoofdlijnen zijn helder en duidelijk. Daarvoor is echter wel steun van de minister nodig. De kosten van een nationale sloopregeling worden weliswaar gedragen door het bedrijfsleven zelf, maar de vraag is wel of de minister bereid is om een bedrag van zo'n 200 miljoen voor te financieren. Is zij verder bereid om in Europa de situatie van een ernstige marktverstoring te berde te brengen? Ik verwijs verder korthedshalve naar de voorstellen die zijn gedaan. Kan de minister daarop een heldere reactie geven? Ik hoor in die reactie vooral graag welke financiële bijdrage het Rijk zelf zou willen verschaffen. Als de binnenvaartsector bijvoorbeeld met de banken zou kunnen afspreken dat schepen die technisch failliet dreigen te gaan, tijdelijk uit de vaart worden genomen, is de rijksoverheid dan bereid om een deel van de kosten hiervan te dragen en/of voor te schieten? Welke mogelijkheden ziet de minister op dat vlak?

Ik heb nog twee kleine puntjes. In de eerste plaats zag ik een brief voorbijkomen waarin de provincie Limburg aan de bel trekt over de bediening van sluizen in de Maas. Ik vraag daarvoor aandacht. Als de voorstelling van zaken klopt die in de brief wordt gegeven, dan spannen we het paard wel een beetje achter de wagen.

In de tweede plaats spreek ik mijn waardering uit voor de reactie van de minister op onze opmerking over het op de agenda zetten van de keuringsleeftijd voor binnenvaartschippers. Wij blijven uiteraard graag op de hoogte van de voortgang en wensen de minister veel succes bij het realiseren van een nuchter beleid in Europees verband op dit vlak.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Vervoer over water is de schoonste vorm van vervoer. Juist daarom maakt de Partij van de Arbeid zich hier druk over. Het is mooi om te zien dat de binnenvaartsector in staat is om productiebedrijven te verleiden om hun lading aan de binnenvaart aan te bieden. In het kistje dat we zojuist hebben gekregen, zien we daarvan tal van mooie nieuwe voorbeelden. Tijdens de behandeling van de begroting heeft mijn fractie gevraagd om opnieuw de mogelijkheid te onderzoeken om te komen tot een crisiskartel. Het lijkt erop dat daarvoor nu concretere voorstellen komen. Ik zal daarop straks nog even ingaan.

Ik kom eerst te spreken over de kleinere schepen. De minister zegt volgens ons terecht dat wat de kleinere schippers vragen, namelijk bodemprijzen en een door de overheid gefinancierde sloopregeling, eigenlijk niet meer bij deze tijd past. Dat wil echter niet zeggen dat deze sector helemaal geen aandacht meer nodig heeft. Ik steun bijvoorbeeld wat de heer Slob zegt over de bodemprijzen. Als wij geen bodemprijzen willen, moeten wij er wel zeker van zijn dat die er in andere landen ook niet zijn. Voor de schippers met kleinere boten is de enorme hoeveelheid regels ook nog steeds een punt van zorg. Als die regels de veiligheid dienen, moeten ze uiteraard blijven gelden. Wij willen echter graag dat de minister nog eens kijkt naar overbodige regels die de veiligheid niet dienen. Het zou ook goed zijn als de schippers de tijd krijgen om aan de regels te gaan voldoen. Het plafond van jaarlijks te investeren geld willen wij handhaven. Ook vraagt mijn fractie aandacht voor het vergroten van de transparantie van de binnenvaartsector. Hoe zit het precies met de tussenpersonen? De minister zou misschien corporatievorming in de binnenvaart een duwtje in de rug kunnen geven.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over de bodemtarieven. De heer De Vries zegt dat het hanteren van bodemtarieven niet meer van deze tijd is. Dat begrijp ik niet. We hebben nu te maken met een van de grootste crisissen die de binnenvaart ooit heeft gekend. Ik heb vanmorgen nog

gekeken naar de stand van de Baltic Dry Index. Die staat vandaag net zo laag als in 2009. Dus waarom zijn bodemtarieven niet meer van deze tijd, mijnheer De Vries?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De PvdA erkent dat de kleinere binnenvaartbedrijven steun behoeven. Volgens ons is het echter niet logisch om daarom een bodemprijs te gaan hanteren. Tal van andere maatregelen, die beter bij deze tijd passen, zijn volgens mijn fractie geschikter. Voor diepgaand overheidsingrijpen door bijvoorbeeld een sloopregeling is veel geld van de overheid nodig. Hetzelfde geldt voor allerlei andere ingrepen in de markt, zoals het vaststellen van prijzen. Wij zien meer in het schrappen van overbodige regels en het geven van tijd aan schippers om te gaan voldoen aan de regels die wél nuttig zijn,.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat niet om het vaststellen van tarieven, maar om een verbod op het onder de kostprijs vervoeren van goederen. Zo'n verbod bestaat in Frankrijk. In België bestaat ook zo'n verbod voor het wegverkeer. Daarmee zorg je ervoor dat vervoer niet plaatsvindt voor drastisch veel minder dan de kostprijs. De kleine ondernemer is de pineut als er onder de kostprijs wordt gevaren. In andere landen is zo'n verbod dus wel mogelijk. Waarom zouden wij daarmee in Nederland dan zo terughoudend zijn? Omdat blijkbaar niet mag worden ingegrepen in de markt? Dit is helemaal geen ingrijpen in de markt, want het is heel onverstandig om goederen voor minder dan de kostprijs te vervoeren. Waarom zouden wij dat dus niet vastleggen?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het is uiteraard niet fijn als goederen voor minder dan de kostprijs door schepen worden vervoerd. Volgens mij past het echter niet binnen de Europese regels als de overheid dit verbiedt. Dit geldt ook in andere landen van de EU. Daarom vragen wij de minister om erop toe te zien dat zulke regels ook in andere landen niet worden toegepast. Op die manier ontstaat een gelijk speelveld.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik kom nog even terug op de sloopregeling. Als ik de heer De Vries goed begrijp, zegt hij dat hij er niet voor is dat de overheid 200 miljoen in die sloopregeling investeert. Daarover kun je discussiëren. Mag ik hieruit echter ook concluderen dat de heer De Vries het voorstel van het transitiecomité wel steunt? Dat comité stelt voor dat de overheid hierbij een soort bemiddelende rol speelt door het bedrag voor te financieren. De kosten worden dan dus door de bedrijfstak zelf gedragen, maar om de sloopregeling mogelijk te maken, neemt de overheid de positie van voorfinancier in.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De heer Bisschop loopt vooruit op de rest van mijn verhaal. Ik spreek nu over de kleine schippers. Later in mijn betoog zal ik spreken over de grotere schippers. Bij hen zit de overcapaciteit.

De **voorzitter**: De heer De Vries zegt dat hij hier verderop in zijn betoog op terugkomt. Daarom stel ik voor dat wij doorgaan met de volgende interruptie.

De heer **Graus** (PVV): Er is geen sprake van een gelijk speelveld voor onze schippers, groot en klein. De Nederlanders zijn de grootste nettobetalers aan de EU. Zij betalen per persoon het meeste van alle Europeanen. Er is sprake van een ongelijk speelveld, ook door de regelingen. Vindt de heer De Vries daarom toch niet dat de regering moet ingrijpen ten behoeve van onze schippers?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Nee, de PvdA vindt dat wij in Europa samen afspraken moeten maken. Wij moeten juist anderen erop aanspreken als zij zich niet houden aan de Europese regels. De PVV pleit er steeds voor dat Nederland een eigen weg kiest. Wij moeten het in Europa samen doen. Dat is de enige manier om tot een gelijk speelveld te komen.

De heer **Graus** (PVV): «Samen» bestaat in dit verband niet, maar wel «ik iets meer dan jij». Nederlanders zijn de grootste nettobetalers aan de EU, dus ook onze schippers. Bovendien is de regelgeving in Nederland niet gelijk aan die in de buurlanden. Onze schippers worden het meest genaaid van allemaal. Vindt de heer De Vries nog steeds niet, na alles wat ik hem nu vertel, dat de minister moet ingrijpen? Dit zijn de feiten, mijnheer De Vries. Dit heeft helemaal niets met de PVV te maken.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De PvdA kiest voor een andere weg dan de weg die door de heer Graus wordt bepleit. Wij vragen de minister om ervoor te zorgen dat er een gelijk speelveld komt, door er bij andere landen op aan te dringen dat men zich daar ook houdt aan de regels die zijn afgesproken. Ook in andere landen moet men dus geen bodemtarieven vastleggen. Langs die weg bereiken we precies hetzelfde, maar het voordeel is dat we er op die manier samen uitkomen in Europa. Vooral bij de grotere schepen is er sprake van overcapaciteit. Bij de ondernemers met de grotere schepen is het meest sprake van een financiële noodsituatie. Bij die grote schepen is eigenlijk ook de meeste milieuwinst te behalen. Volgens mijn fractie zijn daarbij twee dingen van belang. In de eerste plaats moet de sector de handen ineenslaan. Volgens ons kan ook de minister niet helpen als men niet eerst voor één oplossing kiest. Gelukkig heeft het Transitiecomité Binnenvaart ideeën aangedragen, zeg ik tegen de heer Bisschop. Volgens mijn fractie vormen die een heel goede aanzet om tot een aanvraag in Brussel te komen. Wij vragen de minister dan ook, te pleiten voor zo'n aanvraag in Brussel. Wij vragen de minister om er ook bij haar collega's voor te pleiten om de crisis aan te melden. Wij willen ook graag dat zij gaat bemiddelen tussen de schippers en de financiële sector. Men vraagt of daar garanties van de overheid bij moeten worden gegeven. Volgens mij is het beter om dit zonder garanties van de overheid te regelen. Wij wensen echter wel een heel actief optreden van de minister op dit vlak.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik kom nog even terug op de vraag die ik zojuist stelde. De heer De Vries wil dit bij voorkeur zonder garanties van de overheid doen, maar hij sluit zulke garanties niet uit. Mag ik dat concluderen? Sluit hij niet uit dat de rijksoverheid voor de sloopregeling een garantie afgeeft, een overbruggingskrediet geeft of wat dan ook?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ons uitgangspunt is dat de sector de eigen broek ophoudt.

De heer **Bisschop** (SGP): Ja, dat doet de sector.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Verder wil ik dat de minister bemiddelt, zodat de crisis kan worden aangevraagd en mededingingsregels buiten werking kunnen worden gesteld. Dat geeft de sector een behoorlijke kans om tot sanering over te gaan. Ik kan niet helemaal overzien wat de onderhandelingsstrategie van de minister is. Wij wachten af waar zij nu mee komt. Die voorstellen zullen wij op hun merites beoordelen.

De heer **Bisschop** (SGP): Dat lijkt mij een heel goede benadering. De woorden van de heer De Vries over de financiële garantstelling vind ik echter wat al te terughoudend. Die garantstelling zou wel eens precies de

crux kunnen zijn bij de vraag of deze aanpak succes heeft of niet. Ik zou het fijn vinden als de woordvoerder van de PvdA zich daarover wat positiever uitsprak.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat u geen vraag hebt gesteld, mijnheer Bisschop. U hield dus alvast een deel van uw tweede termijn.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik wil er toch op reageren, voorzitter.

De **voorzitter**: U mag er kort op reageren, mijnheer De Vries. Daarna moet u uw betoog afronden.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): U moet de interrupties natuurlijk niet meetellen bij de spreektijd, voorzitter.

De **voorzitter**: Voor de volledigheid zeg ik dat wij dat inderdaad niet doen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Tijdens de behandeling van de begroting heeft de Partij van de Arbeid het initiatief genomen om de crisis aan te vragen. De heer Bisschop hoeft dus niet te twijfelen aan de inzet hiervoor van de PvdA. Wij willen echter niet vooruitlopen op de uitkomsten. Laten wij de minister de kans geven om uit te zoeken hoe zij de sector op de beste manier kan helpen. Laten wij haar ook de kans geven om hierover met de financiële sector te onderhandelen. Als een en ander tot voorstellen leidt, zullen wij die op hun merites beoordelen. Ik kom op de bediening van de sluizen in de Maas. Er is een programma Beter Benutten. Wij kunnen ons niet voorstellen dat het in dat programma past dat de sluizen niet meer 24 uur per dag beschikbaar zijn, maar 16 uur per dag. De sluizen 24 uur per dag beschikbaar houden, kost relatief weinig geld. Wij vragen de minister daarom om hierover toch nog een keer te overleggen met de provincie Limburg. Wij willen haar ook vragen om te bekijken wat er binnen de begroting van Rijkswaterstaat mogelijk is. Wij zijn natuurlijk blij dat de motie-Jacobi over de zeecontainers zo voortvarend is uitgevoerd, maar de sector vindt dat het net iets té voortvarend gebeurt. De weegplicht die hier nu uit voort blijkt te vloeien, drukt heel zwaar. Wij vragen de minister om met de sector naar alternatieven te zoeken. De sector beweert dat die alternatieven voorhanden zijn. Het gaat ons niet om het middel, maar om het doel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Enkele collega's, en ook ik, hebben erop gewezen dat de prijsvorming in de binnenvaartsector niet transparant is. Het kan me even zijn ontgaan, maar volgens mij heeft de heer De Vries dit punt niet aangekaart. Wat vindt de Partij van de Arbeid hiervan? Vindt de heer De Vries ook dat wij daarvoor aandacht moeten hebben? Vindt hij ook dat er misschien in Nederland wat regelgeving nodig is om de prijsvorming in deze sector echt transparant te maken?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb dit wel genoemd. Je moet de zaken in dit algemeen overleg echter in recordsnelheid te berde brengen. Daardoor ben ik misschien wat kort geweest. Ik steun dit standpunt. Ik zou het goed vinden als wordt geprobeerd die markt transparanter te maken.

De **voorzitter**: De minister vraagt om een schorsing.

De vergadering wordt van 14.43 uur tot 14.53 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De discussie van vandaag gaat niet over de vraag of de binnenvaart het moeilijk heeft, want wij zien allemaal dat dat zo is. De discussie gaat ook

niet over de vraag of wij er met z'n allen hard aan moeten trekken om de problemen zo veel mogelijk te keren, want dat willen wij allemaal. De discussie die wij vandaag voeren, gaat over de vraag of wij de situatie kunnen uitroepen tot een nieuwe crisis. De heer De Vries heeft tijdens de behandeling van de begroting aan mij gevraagd om opnieuw te bekijken of dit tot de mogelijkheden behoort. Hij weet dat dit in het verleden al een keer is geprobeerd. Toen is die poging gestrand. Ik zal zeker een antwoord geven op zijn vraag, maar daarvoor heb ik een aanloopje nodig. De huidige problemen in de binnenvaart zijn namelijk niet met simpele maatregelen op te lossen. In 2009 en 2010 hebben de sector en het ministerie al heel veel mogelijkheden onderzocht. De maatregelen bleken toen niet haalbaar te zijn, omdat zij in strijd waren met het mededingingsrecht. Naar aanleiding daarvan is er onder andere een Binnenvaartambassadeur gekomen en is daarna het Transitiecomité Binnenvaart opgericht. Daarmee bekijken we wat wel mogelijk is. Daarbij gaat het om allerlei maatregelen die de sector moeten versterken. Ook de binnenvaartambassadeur heeft toen geconcludeerd dat er geen opties zijn die op korte termijn effecten hebben. Hij heeft ook geconcludeerd dat er geen opties zijn die op een breed draagvlak kunnen rekenen, dus ook bij verladers en financiers. Zo'n breed draagvlak is nodig. Hij heeft verder geconcludeerd dat er geen opties zijn die passen binnen het nationale en Europese mededingingsrecht.

Als dat wordt geconstateerd, betekent dat volgens mij niet dat een en ander nooit meer mogelijk is. We moeten steeds opnieuw bekijken wat de mogelijkheden zijn. Daarom heb ik op de vraag van de heer De Vries gereageerd met de oproep om de ideeën tot mij te laten komen. De overheid kan niet zelf zo'n actie bij Europa organiseren. Zo'n actie moet tot stand komen op basis van voorstellen uit de sector. Ik heb tot nu toe geen voorstellen van de sector ontvangen. Ik heb begrepen dat er voorstellen zijn en dat zij aan de Kamer zijn aangeboden. Ik heb ook begrepen dat de hoofdlijnen van die voorstellen wel bij ons op het ministerie zijn beland. Misschien zijn bij de Kamer ook alleen de hoofdlijnen beland. Wij hebben op het ministerie echter in ieder geval nog geen voorstellen in een zodanig uitgewerkte vorm ontvangen dat ik daarover mijn oordeel zou kunnen vellen. Er is bijvoorbeeld het idee dat er een sloopfonds moet komen. Dit werkt echter uiteraard pas als er ook een concreet onderliggend voorstel is. Bij welke partijen zit het probleem? Wat moet er worden gesloopt? Ik wacht dit dus af. Ik wil echter al wel wat op de hoofdlijnen reageren, omdat we hier anders om elkaar heen zouden draaien.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe wil interrumpen. Er geldt een maximum van twee interrupties in de eerste termijn van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Heeft de minister helemaal niets ontvangen, of heeft zij iets op hoofdlijnen ontvangen? Ik kan mij voorstellen dat de sector niet direct een compleet plan heeft klaarliggen. Ik vraag de minister om dat ook niet als voorwaarde te stellen. Dit is een proces. Het ministerie en de mensen uit de sector hebben in de afgelopen jaren juist steeds de bereidheid getoond om mee te denken. Ik hoop dus niet dat de minister de voorwaarde stelt dat het om uitgewerkte plannen moet gaan. Ik vraag haar om in de komende weken of maanden met de sector de plannen uit te werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Tot voor kort hadden we helemaal niets ontvangen. Ik heb de voorzitter van het Transitiecomité op bezoek gehad. Ik heb hem bij die gelegenheid gezegd dat ik had begrepen dat de sector de plannen via het Transitiecomité aan de Kamer wilde geven. Ik heb hem gevraagd: mag ik de plannen ook ontvangen? Dat is immers wel zo handig. Inmiddels hebben wij de tekst van de

briefing gekregen die ook de Kamer heeft gekregen. Daarin staan de hoofdlijnen. Zoals de Kamer ook heeft kunnen constateren, zijn de plannen daarin nog niet uitgewerkt. Er staan dezelfde punten en vragen in die al eerder zijn ingebracht. Kunnen de mogelijkheden voor een sloopfonds nog eens worden onderzocht? Daarvoor moet je dieper gaan. Hoe ziet een en ander eruit voordat je dit kunt inbrengen? Ik wacht dus de uitgewerkte voorstellen van het Transitiecomité af. Ik heb van de voorzitter van het comité begrepen dat de eerste voorstellen weliswaar al op tafel liggen, maar dat zij nog wat verder worden uitgewerkt. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk gebeurt, en kijk daarbij nu naar bepaalde mensen op de publieke tribune. Als dat gebeurt, kunnen we ook zo snel mogelijk de concrete werking van de voorstellen onderzoeken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is de minister bereid om mee te werken aan die uitwerking? Uit de brief van 30 januari trek ik een beetje de conclusie dat de minister vindt dat de sector pas bij haar langs kan komen als er uitgewerkte plannen klaarliggen. Maar misschien bedoelt zij dat niet zo in haar brief. Ik vraag haar om daarover duidelijk te zijn. Is er een open houding bij haar? Is zij bereid om mee te denken over de uitwerking van de plannen? Dat is volgens mij uiteindelijk het beste.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal straks in mijn antwoorden aangeven hoe ik probeer mee te denken. De overheid moet echter altijd uitkijken bij het uitwerken van voorstellen om in te grijpen in de markt. De overheid moet daarbij een onafhankelijke rol spelen. Ik ben bereid om mee te denken over de vraag hoe wij dit een stap verder kunnen brengen. Laat ik echter maar vast zeggen dat ik geen plannen mee kan uitwerken. Dat is namelijk niet des overheids. Als wij dat zouden doen, zouden aspecten van het mededingingsrecht een rol gaan spelen. Ik vraag de Kamer echter om mij eerst de gelegenheid te geven om de antwoorden te geven op de vragen die zijn gesteld. Wellicht geven die voldoende helderheid.

Mij wordt eigenlijk gevraagd of ik bereid ben de Europese Commissie te verzoeken om opnieuw een crisis in de binnenvaart uit te roepen zodra er een goed plan is. Zo'n crisis uitroepen is namelijk het eerste wat nodig is. Als er een crisis in de binnenvaart is uitgeroepen, is het vervolgens mogelijk om in Europees verband te komen tot een sloopfonds. Dat is namelijk een Europees en geen nationaal mandaat. Ik ben altijd bereid om bij de Europese Commissie aandacht te vragen voor de problemen in de binnenvaart. Ik heb dat in het verleden gezegd en zeg dat nu weer. In 2009 heeft mijn voorgangster, mevrouw Huizinga-Heringa, dat verzoek gedaan. Dat is toen afgewezen omdat men vond dat de crisis in de binnenvaart niet wezenlijk afweek van de crisis in andere sectoren. Als wij nu weer een verzoek indienen, zullen wij onder andere in de uitwerking van de voorstellen aannemelijk moeten maken dat deze crisis geen conjunctureel karakter heeft, maar echt te maken heeft met specifieke structuurkenmerken van de sector. Ik geef dit de mensen die de plannen uitwerken maar alvast mee. Dit is volgens mij een essentieel punt. Het is van belang om met een ander verhaal dan de vorige keer bij de Commissie aan te komen. Als wij dat niet doen, kunnen wij de reactie van de Commissie al voorspellen. Bovendien moet er breed draagvlak voor zijn onder de lidstaten. Daarbij kan ik uiteraard een rol spelen. Zodra wij concreter worden, kunnen wij bekijken wat andere landen daarmee willen. Ik weet bijvoorbeeld dat men morgen in België intern over dit soort vraagstukken discussieert. Als andere landen hiermee ook iets willen, kan het allemaal een stuk sneller gaan. Het moet namelijk altijd een zaak van meerdere landen zijn.

De heer **Bashir** (SP): Het is in ieder geval positief dat de minister hier werk van wil maken, want we wachten al heel lang. De crisis is al in

2008–2009 begonnen en er is nog steeds een grote crisis in de binnenvaart. Kan de minister ook een tijdschema aangeven? Het duurt mij namelijk allemaal te lang. Wat er nu gebeurt, is eigenlijk tijdrekken. Het is nu wel genoeg, ook voor de mensen in de binnenvaartsector zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het zou natuurlijk mooi zijn als ik zou kunnen voorspellen hoelang de crisis zal duren, maar los daarvan vindt de crisis natuurlijk in allerlei sectoren plaats, bijvoorbeeld in de bouwsector maar ook in andere sectoren. Daar gaat het juist om. Je kunt zeggen dat heel Europa in een crisis zit en dat dit ook in Nederland op specifieke terreinen het geval is. De vooruitzichten voor de binnenvaart zijn goed, onder andere door de toekomstige toename van het containervervoer. Zijn we dan toch in staat om aan te tonen dat dit geen conjuncturele, dus geen tijdelijke crisis is? Als het in 2018 weer goed komt, zegt u natuurlijk dat dat te laat is en dat er dan bedrijven zijn omgevallen, maar dat heet wel «conjunctureel». Als je niet kunt aantonen dat het om specifieke structuurkenmerken gaat, wordt het heel complex om de ingreep te doen waarover wij het nu hebben. Dat laat onverlet dat wij ook andere dingen kunnen doen om de sector te stimuleren; die dingen moeten we ook vooral aanpakken. Voor het onttrekken van schepen aan de markt, het instellen van sloopfondsen en Europese ingrepen in de markt moet de sector echter structuurkenmerken hebben die ertoe leiden dat men in Europees verband zegt: ja, wij vinden dat er een ingreep moet plaatsvinden. Er is dus geen sprake van het rekken van tijd of noem maar op. Sterker nog: ik zou juist heel graag willen dat de sector zo concreet mogelijke voorbeelden aandraagt, want alleen daarmee kun je dit doorbreken. Dat lukt niet met het algemene verhaal dat het slecht gaat in de sector, want dan zegt Europa terecht dat het overal slecht gaat en dat het dus eigenlijk overal zou moeten ingrijpen.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Eigenlijk heb ik nog steeds geen antwoord op mijn vraag gekregen. Wanneer kunnen wij concrete stappen verwachten? We kunnen niet eindeloos blijven wachten op voorstellen vanuit de sector. De minister heeft op haar ministerie heel veel expertise in huis. Die kan zij op een goede manier benutten door ervoor te zorgen dat we een goed onderbouwd plan hebben waarmee wij ook andere landen kunnen overtuigen. Laten we een datum afspreken, bijvoorbeeld 1 april, waarop we een voorstel moeten hebben. Er is tot 1 april heel veel tijd om dat voorstel goed uit te werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in vorige debatten al gezegd dat het ministerie dat niet zelf kan doen. Er is een voorstel uit de markt nodig. De markt moet inconsistenties in de markt constateren om de regelgeving vervolgens te kunnen veranderen. Ik heb die oproep ook gedaan. U hebt kunnen zien wat er ligt. Dat is gewoon nog niet van dien aard dat je daarmee de barrière kunt doorbreken die de vorige keer door de Europese Commissie is opgeworpen. Ik kan dus wel zeggen dat de sector dat voor 1 april moet doen, maar het is niet zo dat het ministerie dat zomaar kan overnemen en dat voorstel kan gaan opstellen. Dat is gewoon niet het geval. Nogmaals: ik ben bereid om zo snel mogelijk te werken, maar dan moet er wel iets liggen. U hebt zelf gezien wat er ligt en wat werkbaar is. Ik ben ook bereid om in gesprek met de sector te bekijken wat wij kunnen doen om dit te versnellen, maar uiteindelijk moeten de concrete voorstellen daarvandaan komen. Ik moet ervoor zorgen dat ik ook de andere landen daarin meekrijg. Ik denk dat onze buurlanden Duitsland en België daarbij al heel belangrijk zijn. Het Transitiecomité Binnenvaart heeft mij gezegd dat het dit snel verder wil



uitwerken. Via mij heeft het comité nu ook gehoord dat de heer Bashir aan 1 april hecht als uiterste datum.

Er is gevraagd wat ik met de voorstellen van de ASV heb gedaan. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik er al op gewezen dat ik het wenselijk vind dat die voorstellen worden ontwikkeld binnen het Transitiecomité, omdat we proberen om met z'n allen die transitie naar de toekomst te bewerkstelligen. Ik heb toen ook aangegeven wat de kans van slagen moest zijn voor die maatregelen: zij moeten op een korte termijn effect hebben, zij moeten op een breed draagvlak kunnen rekenen en zij moeten passen binnen het nationale en Europese mededingingsrecht. De voorstellen van de ASV om bodemtarieven in te voeren, acht ik kansloos, gelet op de juridische kaders, zoals de Europese richtlijn, en op de verwachte prijsvorming in de binnenvaart. Hetzelfde geldt voor het voorstel van de ASV voor een door het Rijk en de banken uit te voeren oplegging.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb er in mijn bijdrage voor gepleit om de sector van de kleinere schepen apart te houden van de sector van de wat grotere schepen. De minister zegt nu dat de oplossing voor de kleinere schepen binnen het Transitiecomité integraal gevonden moet worden. Ik ben bang dat ik er met de minister over van mening verschil of dit een effectieve aanpak is. Ik heb ervoor gepleit om met name naar de regelgeving voor de kleinere schepen te kijken en om de saneringsmaatregelen vooral te richten op de grotere schepen. Wat vindt de minister van die opvatting?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik sprak nu over de saneringsregeling, want daar ben ik mee begonnen. De hoofdvraag van de commissie was immers of ik naast alle maatregelen die het ministerie al neemt, toch nog eens wil bekijken of we de crisis kunnen uitroepen en vervolgens kunnen overgaan tot een sloopregeling. Ik heb gezegd dat ik dat ook via het Transitiecomité zou willen laten gaan. Ik kom straks, bijvoorbeeld in het kader van de regels van de CCR, terug op de aanpassing van de regelgeving, die inderdaad de kleine vaart maar ook de grotere vaart ten goede komt. Dat laat onverlet dat ook in het Transitiecomité heel veel verschillende groepen vertegenwoordigd zijn. Daar zitten bijvoorbeeld de tankvaart en ook allerlei andere groepen in. Daarom maakte ik dat onderscheid. Dit ging dus nog niet over de regels, maar echt over de sanering.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag van de heer De Vries.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De intentie is niet dat ook de kleinere schippers zich moeten aansluiten bij de voorstellen van het Transitiecomité om daar positief over te kunnen zijn. Volgens mij is dat echt niet nodig om de crisis «aan te vragen». Dat moet vooral gedaan worden voor de middelgrote en grote boten. Wat mij betreft moet daarbij vooral de milieudoelstelling worden betrokken en moeten de oudere grotere boten uit de vaart worden gehaald.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ben ik het mee eens, want de sanering gaat vooral over de grote vaart. Daarom vind ik dat die voorstellen via het transitiecomité tot mij moeten komen. Ook via de ASV zijn er voorstellen gekomen. De Kamer vroeg wat ik daarmee wil. De ASV heeft voorgesteld om bodemtarieven in te voeren en om via de banken een oplegging te realiseren. Daar heb ik, zoals gezegd, negatief op gereageerd. Dat laat onverlet dat er nog heel veel andere dingen te doen zijn om de kleine vaart te steunen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over de bodemprijzen. Ik kan aardig volgen wat u daarover zegt, maar ik wijs op de situatie in Frankrijk. In het Wetboek Vervoer is vastgelegd dat je niet onder de kostprijs mag vervoeren. Volgens mij gaat het om formuleringen in de zin van «kosten die de lasten van de wettelijke en reglementaire vereisten moeten dekken», maar dan uiteraard in het Frans. Dat zal ik u echter besparen. Dat laat ik over aan mijn schoonzoon, want die komt uit dat land, maar dat terzijde. Ik ben benieuwd wat volgens u op het vlak van het burgerlijk recht mogelijk is. Er schijnt nog nooit een veroordeling te zijn geweest, maar daar gaat natuurlijk wel een duidelijk signaal van uit en als men echt denkt dat er dingen gebeuren die niet in de haak zijn, zou men daar eventueel een beroep op kunnen doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde later nader ingaan op de bodemtarieven, maar dat zal ik dan nu doen. Mijn ambtsvoorganger heeft de Kamer hierover geïnformeerd en heeft laten weten dat dit niet kan op basis van de Europese wetgeving. Met name de richtlijn bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart speelt daarbij een rol. In de brief die ik vorige week naar de Kamer heb gestuurd, heb ik aangegeven dat die bodemtarieven noch in Frankrijk, noch in België worden gehanteerd. Net als in Nederland is het uitgangspunt daar dat alleen de marktverhouding tussen vraag en aanbod van de binnenvaartcapaciteit dit kan bepalen. De SP-fractie vroeg wat dan het verschil is met het feit dat men in Frankrijk zegt dat er niet onder de kostprijs mag worden gevaren. Ik vind het geen goed idee om dat in de Nederlandse wetgeving op te nemen. Ik heb in de brief al aangegeven dat dit burgerlijk recht betreft. Dat betekent dat de regel door de rechter kan worden toegepast als een marktpartij daar een beroep op doet. Ik vind ten principale dat het in een vrije marktsector aan marktpartijen zelf is om de prijs te bepalen en dat wij dat dus niet moeten doen. Daarnaast is inderdaad gebleken dat deze bepaling in Frankrijk nog niet tot enige veroordeling heeft geleid, omdat partijen elkaar daarvoor niet aan het jasje trekken. In Nederland wordt bij de totstandkoming van wetgeving ook altijd de eis van handhaafbaarheid gesteld. Operationalisering van een verbod op het onder de kostprijs varen lijkt mij in de praktijk een hachelijke zaak en daarom ook niet effectief. Tot slot: dit wordt nu met mij besproken, maar uiteindelijk is natuurlijk de minister van Veiligheid en Justitie hier verantwoordelijk voor, omdat dit een bepaling van het Burgerlijk Wetboek zou betreffen, maar ik probeer een extra debat met hem daarover te voorkomen door hier alvast antwoord te geven. De Belgen hebben er even over nagedacht om te doen wat de Fransen doen, maar die hebben daarvan afgezien, omdat ook zij daar uiteindelijk geen fiducia meer in hadden.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag van de heer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Misschien is dit een bruggetje naar wat de minister nog wil gaan zeggen, maar ik denk dat onze aandacht er dan op gericht moet zijn dat de prijsvorming ook in deze sector echt transparant gaat worden. Er is op dat punt immers een grote ergernis en dit levert heel veel onduidelijkheid op. De mensen die het werk doen, hebben het idee dat er ergens geld blijft hangen, maar hebben geen goed zicht op hoeveel en wat dat allemaal is. Zij zouden ook een deel van dat geld graag willen gebruiken om de sector te innoveren en weer verder te brengen. Ik weet niet of wij dat volledig met deze minister kunnen bespreken, want daar zijn volgens mij ook andere ministeries bij betrokken, maar het lijkt mij dat wij daar onze energie in zouden moeten steken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op de transparantie van de markt kom ik straks terug.

De heer **Graus** (PVV): Ik vraag mij af of alle EU-landen zich aan al die richtlijnen houden. Ik krijg op buitenlandse werkbezoeken vaak te horen dat wij altijd de gekke Henkies zijn en altijd het beste jongetje van de klas willen zijn. Ik zal niet in platte taal zeggen wat zij daarover zeggen, maar zij hebben er echt lak aan. Ik vraag de minister welke landen zich aan die EU-richtlijnen houden. Ik geloof daar namelijk niets van, zeker ten tijde van een internationale crisis. Bovendien beroept de minister zich op de vrije marktwerking; dat kan ik begrijpen als de vrije marktwerking goed zou functioneren, maar er bestaat geen vrije, transparante markt. Er is onvoldoende en geen eerlijke concurrentie en er is een ongelijk speelveld. Er is geen sprake meer van een goed functionerende vrije marktwerking. Daar heb ik vragen over gesteld. Misschien komt de minister daar straks op terug.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom terug op alle vragen van de PVV, maar ik ben het niet met u eens dat er sprake is van een ongelijke en oneerlijke markt. Ik plaats wel vraagtekens bij de transparantie van de tussenpartijen. Daar zal ik straks op ingaan. Ik vind het belangrijk dat de markt transparant is, zodat er sprake is van marktwerking. Maar goed, wij moeten wel kunnen uitzoeken en bewijzen of dat zo is. Het belangrijkste is echter dat alle landen zich moeten houden aan de regels waaraan zij zichzelf hebben gecommitteerd; anders hadden zij zich niet van tevoren aan die regels moeten committeren. Als landen zich daar niet aan houden, kan de Europese Commissie ingrijpen. U zegt dat alle landen zeggen dat wij gekke Henk en Ingrid zijn, maar er is op dit moment geen sprake van dat landen door de Europese Commissie aan hun jasje getrokken zijn of in gebreke zijn gesteld. Mij is niet bekend dat zij wel doen wat wij niet doen. Als onze markt dat constateert, zal die daar snel op wijzen in Brussel. Dat is juist het mooie: aan de ene kant spreken we regels met elkaar af waar wij soms blij mee zijn en waarvan wij soms juist denken «oef, wat hebben we nou eigenlijk afgesproken?»; aan de andere kant kunnen we, als een ander land daar misbruik van maakt, bij dezelfde Europese Commissie die ons daaraan houdt, zeggen dat zij ook andere landen daaraan moet houden. Het heeft dus twee kanten. Voordat ik inga op datgene wat wij zelf doen en op de transparantie, wil ik meer duidelijkheid geven over de sloopregeling: zijn wij bereid om daartoe te komen en hoe zit het precies met de rol van de overheid? Eerst moet je een vorm van een crisiskartel hebben. Dat moet de sector doen: die moet uitwerken wat er aan de hand is en moet een voorstel doen dat de toetsing door de mededingingsautoriteit kan doorstaan. Ik ben vanzelfsprekend bereid om die voorstellen dan met de sector te bekijken en te ondersteunen, maar ik herhaal dat mijn ministerie bij dit soort mededingingsrechtelijke vraagstukken geen trekkende rol kan spelen. Ik zeg dit heel expliciet, zodat heel duidelijk is dat er echt een bruikbaar en werkbaar voorstel moet komen. Eerst moet op basis daarvan de crisis uitgeroepen kunnen worden en dan moet je Europees proberen om daar medestanders voor te krijgen.

De SGP-fractie vroeg om een financiële bijdrage hieraan, maar ik hoop dat zij beseft dat wij op dit moment ook bij de overheid geen geld op de plank hebben liggen en dat wij dus niet zomaar een overheidsbijdrage daaraan kunnen leveren. Ik wacht dit af, want mij is dit nog niet gevraagd, maar ik heb begrepen dat hierover vandaag iets tegen deze commissie is gezegd. Ik denk dat ik er van tevoren duidelijk over moet zijn dat het niet aan de orde is dat wij dat betalen. Ook dan kom je immers in een staatssteunconstructie. Bij voorfinanciering heb je datzelfde probleem. Ik wil hier wel mooi weer spelen door te zeggen dat ik dat allemaal ga doen om alle problemen op te lossen, maar dat kan gewoon niet.

De heer **Bisschop** (SGP): Met mijn vraag bedoelde ik niet zozeer dat het Rijk dit financieel voor zijn rekening zou moeten nemen. Ik dacht meer aan

voorfinanciering. Daar hebt u inmiddels op gereageerd, maar ik zou graag verder verhelderd krijgen waarom het Rijk ook op dat punt geen rol zou kunnen spelen. Of interpreteren we de regels dan misschien toch een beetje te strak?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij moeten wij gewoon goed naar de volgorde kijken. Laten we eerst ervoor zorgen dat er een plan ligt waarmee je ook echt iets kunt doen. Vervolgens zou je moeten bekijken wat alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn voordat je het überhaupt over financiële bijdragen hebt. Ik geef bij voorbaat aan dat dit geen uitlokking van de sector is om financiële bijdragen te vragen, want dat behoort heel vaak gewoon niet tot de mogelijkheden, nog los van het feit dat wij op dit moment gewoon weinig geld hebben.

Wat doen wij zelf? Ondanks de bezuinigingen blijven wij investeren in het vaarwegennet. Ik ga straks dieper in op de specifieke vragen die daarover zijn gesteld en op de binnenhavens. Ik denk dat Beter Benutten heel belangrijk is. Onder andere de VVD-fractie vroeg wat ik doe om meer vervoer over water en over spoor te krijgen en wat mijn plan daarvoor is. Bij Beter Benutten maakt dit expliciet onderdeel uit van de regionale plannen. Ik vind het zelf ook heel belangrijk dat men in de regio's nadenkt over de vraag hoe men meer verkeer van de weg krijgt, zowel op filetijden als op andere momenten. Ik heb al eerder in de Kamer verteld dat we in Noord-Brabant met zestien bedrijven zover zijn gekomen dat zij hun vrachtauto's van de weg halen en voortaan over water varen als het kanaal zodanig wordt aangepast dat dat voortaan goed gaat. Dat zijn heel leuke deals. Ik ben af en toe aanwezig bij de binnenvaart als bedrijven die transitie van de weg naar het water willen maken, ook om te laten zien dat ik dat als minister belangrijk vind. Ik heb laatst ook weer met alle regio's en de ambassadeurs gesproken over Beter Benutten. Ook hun heb ik gewezen op dat voorstel van Noord-Brabant en ik heb ertoe opgeroepen om te bekijken hoe zij dat nog meer kunnen doen, zowel over spoor als over water. Ik bied gewoon een enorme kans voor de toekomst. In Noord-Brabant gaan hiermee volgens mij 600 à 700 vrachtauto's per week van de weg. Tel de winst maar uit!

Wat is er nog meer van belang in het kader van structuurversterkende maatregelen? Daarbij gaat het om het mogelijk maken dat schepen op LNG gaan varen, het moderniseren van de bemanningsregels om die beter aan te laten sluiten bij de praktijk en het bevorderen van de CCR-bepaling voor de technische voorschriften, waarop ik straks nader zal ingaan. Zeer essentieel is ook dat vanuit de topsector Logistiek ervoor wordt gezorgd dat de binnenvaart beter geïntegreerd wordt in de gehele logistieke keten, want het is straks niet meer zo dat wij het het beste doen omdat we de grootste havens hebben. Het gaat echt om het logistieke systeem dat wij straks hebben: hoe zorgen we ervoor dat producten zo snel mogelijk, zo duurzaam mogelijk of zo precies mogelijk op tijd van A naar B komen? Daarvoor moet je in die logistieke keten een rol spelen en daarvoor moet je binnen de binnenvaart zorgen voor samenwerking en upgrading, want het wordt heel lastig om daar individueel in mee te doen. Daarnaast hebben we de sector ondersteund met geld voor Maatwerk Voorlichting Binnenvaart, voorlichting aan verladers. Het is ook duidelijk wat we in het verleden hebben gedaan met betrekking tot crisisarrangementen, maar dat is niet altijd gelukt.

Hoe kunnen we de markt transparanter maken? Dat zou immers ook helpen. Ik heb daar zelf een tijdje geleden bij ons naar gevraagd, maar ik ben daar nog niet helemaal achter. Ik vroeg dat onder andere naar aanleiding van mijn verzekeringsverleden – daar speelden dezelfde vraagstukken – maar ook omdat een schipper mij zei dat hij zo afhankelijk is van de tussenpersonen: krijgt hij het nou wel of niet? Hij kon niet zien of een ander een beter bod heeft gedaan. Hij wilde best proberen om beter te beladen en om efficiënter en logistiek beter te werk te gaan, maar hij

had daar gewoon weinig grip op. Ik denk dat ik hier nu kan toezeggen dat ik daarnaar wil kijken. We hebben natuurlijk weleens gekeken naar het rapport van professor Van Dijk. De conclusie daarvan was eigenlijk dat er meer moet worden samengewerkt, want als de schippers meer macht hebben, doorbreken zij de macht van de ander een beetje. Ik denk dat het goed is om een vergelijking te maken met andere sectoren om te bekijken wat wij nog meer kunnen bedenken om die transparantie te vergroten en ervoor te zorgen dat inzichtelijk is waaraan men moet voldoen en wat de markt is. Ik werk daar dus graag aan mee. Ik moet even bedenken hoe ik dat uitwerk. Ik zal de commissie schriftelijk laten weten hoe ik dit het beste kan uitwerken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is daar ook ervaring mee in andere sectoren? In de transportwereld zijn er bijvoorbeeld ook expediteurs op het terrein van de vrachtwagens. Is daar ook een soort transparantie gemaakt, zodat je die sector als voorbeeld kunt nemen? De sector heeft daar immers duidelijk behoefte aan. Het gaat bij binnenvaartschepen ook om enorme bedragen, die groter zijn dan bij vrachtwagens.

De **voorzitter**: Misschien is het goed om de tweede interruptie er meteen bij te doen als die over hetzelfde onderwerp gaat.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben heel blij met het feit dat de minister dit wil oppakken. Ik snap ook wel dat dat even wat onderzoek vraagt. Is de minister van plan om bijvoorbeeld ook de NMa te vragen om hiernaar te kijken en om misschien ook adviezen te geven? Je kunt immers niet uitsluiten dat bepaalde wettelijke bepalingen nodig zijn om die transparantie voor de toekomst te borgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hoe zit het bij andere sectoren? De topsector Logistiek stelt momenteel een NLIP op. Ik hoop dat ik dat goed zeg, maar dat is een platform waarmee men inzicht wil geven in de gehele logistieke keten, juist om verbetering van de logistieke keten te kunnen realiseren. Ik denk dat dat al heel erg gaat helpen. Dat is misschien niet de oude veiling, maar het lijkt er wel een beetje op, want dat zal inzichtelijk maken wie wat kan leveren voor welke prijs en op welk moment en hoe duurzaam het is. Daar is men mee bezig en ik ondersteun dit van harte. Ik moet even bekijken of ik dit zelf ga onderzoeken of dat ik bijvoorbeeld aan de mensen van de topsector vraag of zij iets kunnen zeggen over die transparantie. Daar kom ik bij de commissie op terug wanneer ik weet hoe ik dit wil aanpakken. De heer Slob vroeg of het mogelijk is om de NMa daarbij een rol te geven. Een verzoek aan de NMa om onderzoek te doen naar marktwerking in de binnenvaart, kan weer alleen vanuit de sector zelf komen, omdat een onderzoek moet plaatsvinden op basis van een concrete aanwijzing van ongeoorloofd gedrag. De NMa is geen beleidmakende instantie, maar moet dit doen op basis van concreet ongeoorloofd gedrag. De commissie-Van Dijk heeft destijds gezegd dat zij te weinig harde gegevens had om dat waar te kunnen maken. Als zich in de sector nieuwe dingen voordoen, kan men die natuurlijk altijd aandragen bij de NMa, maar ik steun in ieder geval de vraag van de commissie om te bekijken hoe de tussenhandel transparanter kan worden gemaakt, zodat die markt nog meer markt wordt.

De **voorzitter**: Ik waardeer de uitgebreidheid van uw antwoorden, maar ik kijk ook naar de klok. Het is 15.25 uur en we hebben straks nog een tweede termijn, waaraan iedereen een korte bijdrage zal willen leveren. Ik verzoek u dus om wat korter en bondiger te antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat dit wel het grootste blok was en dat we nu dus bij de andere vragen komen. Naar aanleiding van vorige vragen heb ik bij de CCR weer gepleit voor versoepeling. Daar heb ik de Kamer al een brief over gestuurd. Er is gebleken dat de andere lidstaten alleen wilden instemmen met een verlenging tot 1-1-2013, maar op de drie knelpunten die ook voor ons de belangrijkste punten waren, uiteindelijk wel twee jaar structureel uitstel wilden. Komend jaar ga ik weer alle knelpuntbepalingen voor 2015 aan de orde stellen. Ik heb daarover onlangs een gesprek gehad met de secretaris-generaal van de CCR. Een generieke verlenging is mij dus alleen voor één jaar gelukt; op drie specifieke punten geldt een verlenging van twee jaar en ik blijf continu aan de orde stellen dat wij daar nog meer ruimte zouden willen hebben tot en met 2015. Dat doe ik zo veel mogelijk met voorstellen.

Ik kan niet een apart nationaal plafond instellen voor investeringen, omdat de CCR dat uiteindelijk zal moeten goedkeuren op basis van unanimititeit. Je kunt je afvragen wat wij dan in de CCR doen en waarom dit niet op Europees niveau gebeurt. Wij hebben hier uiteindelijk toch veel baat bij, omdat het bij de CCR gaat om een zeer kleine groep. Omdat wij daar als land al heel lang een belangrijke rol in spelen, hebben we daarin veel meer invloed dan in een totaal Europees verband. Europa als geheel volgt in de voorstellen juist heel vaak de CCR. Het is dus heel belangrijk dat wij dit juist behouden en dit niet laten opgaan in een totaal Europees verband. De belangen van de landen verschillen gewoon. Sommige landen zijn het niet eens met het uitstel. Wij proberen met voorbeelden toch zo veel mogelijk uitstel te krijgen op basis van de vraag of het nog redelijk is dat je bepaalde kosten in beeld brengt. Daar blijf ik onvermoeibaar op sturen.

Er is gevraagd waarom wij de sector op kosten jagen met het scheepsafvalstoffenverdrag. We hebben een Europees scheepsafvalstoffenverdrag afgesproken. Het principe «de vervuiler betaalt» gaat behalve voor groot afval ook gelden voor huisvuil en voor overig bedrijfsafval. Ik ben op zich een voorstander van het principe dat de vervuiler betaalt. Daar hebben wij ons in het verleden als land aan gecommitteerd en het sluit ook aan bij de gang van zaken in andere sectoren, zoals het mkb met betrekking tot de vrachtschepen en de horeca met betrekking tot de passagiersvloot. Ik vind dit dus niet heel gek.

De heer **Graus** (PVV): Ik maak er bezwaar tegen dat de schippers als «vervuilers» worden aangemerkt, maar ik begrijp wat de minister bedoelt. Ik had het specifiek over het afval, naast de heffingen die zijn verwerkt in havengelden en gemeentelijke heffingen en naast wat zij ook privé allemaal nog op hun dak krijgen. Het kan in deze tijd toch niet zo zijn dat een schipper daar in de toekomst tot drie keer toe mee in zijn nek wordt geslagen? Dat is toch onmogelijk? Dat is toch niet eerlijk? Ik weet dat het niet om gigantische bedragen gaat. Het kan trouwens wel om grote bedragen gaan, maar het is gewoon niet eerlijk. Zo zijn er meer regels die niet eerlijk zijn. Er is een stapeling van lastenverzwaringen. Ik had met name van deze VVD-minister verwacht dat zij hier iets aan zou gaan doen.

De **voorzitter**: U stelt geen vraag, maar uw punt is helder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Graus zegt dat het niet eerlijk is omdat zij voor het verwerken van hun afval moeten betalen als zij thuis zijn en ook als zij op hun schip zijn, maar dat geldt voor iedereen. Het gaat inderdaad ook niet om absurde bedragen. Voor iedereen geldt dat men, als men ergens afval maakt, de kosten voor het verzamelen en verwerken daarvan draagt.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag.

De heer **Graus** (PVV): Ik zei ook dat de heffingen al zijn verwerkt in havengelden. Alles gebeurt dus drie keer. Ik overweeg om op dit punt een motie in te dienen, vooral omdat we al de grootste nettobetaler zijn, zoals ik al eerder in een interruptie heb aangegeven. Bovendien is dit oneerlijk. Het is een oneerlijke markt. Er is geen goed functionerende vrije marktwerking. Dit zijn volgens de minister misschien peanuts, maar voor een schipper en zijn gezin is dit veel. Ook de kleine beetjes helpen. Ik ga hier dus een groot punt van maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat mag natuurlijk altijd. Misschien is het goed als ik hier in de tweede termijn op terugkom, want dan zoek ik dit even uit. Ik begrijp nu dat de heer Graus zegt dat de heffing twee keer plaatsvindt, omdat dit ook al in havengeld zit en daarna nog eens een individuele heffing plaatsvindt. Het gaat dus niet om het feit dat zij moeten betalen in het kader van «de vervuiler betaalt»; de heer Graus heeft het idee dat dit dubbel plaatsvindt. Ik laat dit even uitzoeken en ik kom hier in de tweede termijn op terug.

De heer Graus heeft ook gevraagd hoe wij Nederlandse bemanningen kunnen behouden. Bij de binnenvaart geldt dat er binnen de EU een vrij verkeer van werknemers is. We kunnen slechts bevorderen dat het werken in de binnenvaart in Nederland zo aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt. Misschien hebben de Kamerleden onlangs de reclame op televisie gezien. Mijn kinderen hebben die reclame al gezien, want die is in stripvorm. Dat is heel goed, want daardoor begint men al jong erover na te denken of het misschien een mooi vak is. De sector is daar druk mee bezig en dat ondersteunen wij. In de zeevaart daalt het aandeel van Nederlandse zeevarenden op de Nederlandse vloot al jaren als gevolg van een tekort aan zeevarenden. Samen met de sector zijn initiatieven ontplooid om ook jongeren te interesseren voor een carrière in de zeevaart. Er zijn snuffelstages en er is een programma «Zeebenen in de klas» uitgevoerd. Dat begint vruchten af te werpen. Het aantal studenten op zeevaartscholen neemt voor het eerst weer toe. Het is mooi om dat hier te zeggen.

Over de bediening van de Maasroute hebben we veel discussie gehad met Limburg. Wij hebben in het verleden een deel van de bediening uitgebreid, omdat dat aantrekkelijk is voor de scheepvaart. Tegelijkertijd hebben wij gezegd dat het voor ons ergens ophoudt, want we moeten op ons ministerie ook ontzettend bezuinigen. Ik heb met deze commissie, in een andere samenstelling, ook discussies over de vraag of we de lichten op de snelwegen eerder uit mogen zetten en of we eerder aan de weg gaan klussen dan alleen in de nachtelijke uren. Dat betekent dat de bezuinigingen zover doorslaan dat zij nu ook in de kleine dingen gaan zitten. Vroeger zeiden we nog weleens: wat maakt dat nou uit op zo'n groot budget? Het begint bij Rijkswaterstaat echter ook in de kleintjes te zitten. Je moet niet alleen geld overmaken; er is ook bediening nodig en die mensen kosten gewoon geld, maar je moet die bediening wel in stand houden. Ik denk dat dit zich in de toekomst wel oplost, want dan wordt de bediening meer automatisch. Dan wordt het dus wat gemakkelijker, maar voor nu hebben we gezegd: wel een paar uur erbij maar niet alle uren die jullie willen, gewoon omdat ik het geld daar niet voor heb.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): De automatisering is op 1 januari 2014 een feit. Daarmee worden de kosten al behoorlijk gereduceerd. Het gaat om € 174.000, waarvan de provincie Limburg een fors deel voor haar rekening neemt. Het gaat dus echt om een klein bedrag. Ik snap niet dat zo'n belangrijk stuk infrastructuur niet 24 uur per dag benut kan worden.

De heer **Bisschop** (SGP): Zes dagen in de week.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Zes dagen of zeven dagen, wat mij betreft. Ik snap uw opmerking, maar wat mij betreft gaat het om zeven

dagen per week, want beter benutten is verstandig. Als je dat niet doet, moeten er misschien extra ligplaatsen komen enzovoorts. Als je de balans van deze zeer kleine bezuiniging opmaakt, is die dus eigenlijk negatief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt een kleine bezuiniging, maar ook al wordt er geautomatiseerd, je moet wel een personele bezetting hebben. Ik heb ook een personele taakstelling. Naast het bedrag moet ik dus ook afscheid nemen van mensen bij Rijkswaterstaat. We hebben gezegd dat wij eerst de invulling van de personele taakstelling moeten uitwerken voor alle hoofdvaarwegen die bij Rijkswaterstaat in beheer zijn. Die uitwerking is bij ons uiterlijk in juli bekend. Vanuit het MIRT, dus budgettair, wordt al een deel van dit project betaald, maar ik heb gezegd dat ik niet alles ga betalen en dat ook de bedrijven die daar in die regio baat bij hebben, een bijdrage moeten leveren. Zo is het gegaan. U vraagt of het niet een beetje meer kan worden, maar ik zeg dat ik al iets doe en dat ik tegelijkertijd moet bezuinigen. Dat is de stand van zaken.

De **voorzitter**: Een vervolgvraag.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Er lijkt dus een soort patstelling in de onderhandelingen te zijn, maar dat kan toch niet het eind van de onderhandelingen zijn als het om zulke kleine bedragen gaat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben tegen Limburg gezegd dat wij eerst willen weten wat de taakstelling wordt voor de bediening van alle hoofdvaarwegen en dat die in juli bekend zal zijn. Daarom loop ik daar nu niet op vooruit. Daarna kunnen we bekijken of dit gevolgen heeft voor het bedienregime in de Maasroute, maar u zult begrijpen dat ik niet bij voorbaat al geld wil toezeggen als gevolg van een lobby, die men natuurlijk mag voeren. Dit betreft Limburg, maar morgen staat Twente of een andere regio bij u op de stoep, want dit speelt overal.

De **voorzitter**: Gelukkig neemt het aantal provincies binnenkort af; dan neemt het aantal aanvragen dus ook af.

Om 15.50 uur zijn er plenaire stemmingen. Ik heb daarom een ordevoorstel. Ik weet niet of dat gebruikelijk is, maar ik ben hier nieuw en ik doe dat voorstel dus maar gewoon. We zouden enkele interruptiemogelijkheden kunnen toevoegen en dan afzien van een tweede termijn. Als de Kamerleden per se een tweede termijn willen, moeten we nu stoppen met interrupties. Dan zal in die tweede termijn een spreektijd gelden van een minuutje per persoon. Het is dus aan de Kamerleden om te bepalen wat zij prettiger vinden.

De heer **Graus** (PVV): Ik stel voor om iets meer interrupties toe te staan en om het verder eventueel via moties te doen, want we moeten om 15.50 uur in de zaal zijn.

De **voorzitter**: Dat kan altijd; dat is uw keus, maar u wilt nu dus liever meer interrupties. Ik constateer ook bij de anderen dat de commissie ervoor kiest om meer interrupties toe te staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal nog sneller praten.

Er is gevraagd welke aanbevelingen uit het OVV-rapport over de Frisia ik niet heb overgenomen. Op 5 juli 2012 heb ik in een brief aangegeven welke aanbevelingen ik heb overgenomen. Ik kan de heer Graus geruststellen: ik zie op dit moment geen aanleiding om op schelpzuigers twee pompen verplicht te stellen.



Met betrekking tot de bruine vloot vroeg de SP-fractie of Nederland de regeling voor de MoU had opgezegd. Dat is niet zo; dat hadden de Denen gedaan. De Kamer heeft in de afgelopen jaren gezien wat ik heb gedaan om Duitsland ervan op de hoogte te stellen dat het op een andere manier moest omgaan met onze bruine vloot. Dat gaat inmiddels goed. Met Denemarken waren wij nog niet in gesprek, omdat Denemarken door de Europese Commissie werd aangesproken. Recent heeft Denemarken bereidheid tot nader overleg getoond. We hebben onder andere over de zeilschepen gesproken. Hoewel de Denen hebben aangegeven een eventuele gang naar het Europese Hof met vertrouwen tegemoet te zien, zijn zij bereid om te zien of er toch nog tot overeenstemming gekomen kan worden. Dat gesprek was positief en wij gaan daar nader met elkaar aan werken, maar niet wij maar de Denen hadden het MoU dus opgezegd. De Duitsers hebben ook bevestigd dat er geen bezwaren zijn tegen nadere bilaterale contacten over deze kwestie. Ik heb het daar al een paar keer met de Duitse minister over gehad.

De heer **Bashir** (SP): Het zou voor de schippers heel fijn zijn als zij weten binnen welke termijn zij weer kunnen varen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit ligt heel gevoelig omdat de Denen een infractieprocedure boven hun hoofd hebben hangen. Ik kan dus niet zeggen wanneer zij er met ons uit moeten zijn gekomen. Het belangrijkste is dat zij nu weer met ons in gesprek willen. Met de Duitsers was ik al in gesprek en daar heb ik de Kamer ook verslag van gedaan. Ik blijf lobbyen voor onze bruine vloot, omdat ik denk dat de wijze waarop Denemarken de regels interpreteert, gewoon niet klopt. Ik ben blij dat de Europese Commissie op dit punt tot nu toe aan onze zijde staat en dat de Denen graag constructief met ons in gesprek willen gaan. Dan de motie-Jacobi over de containers en het sjourren. Vele Kamerleden hebben daarnaar gevraagd: er is overgegaan naar wegen; was sjourren niet het probleem en is wegen niet buitenproportioneel? Naar aanleiding van die motie heeft een onderzoek door het MARIN plaatsgevonden waaruit is gebleken dat de gewichten van de containers uiteindelijk cruciaal zijn voor het goed en effectief kunnen sjourren. Je kunt sjourren wat je wilt, maar als de gewichten niet goed zijn, werkt het niet. Naar aanleiding van dat onderzoek heeft Nederland samen met Denemarken en Australië bij de IMO een voorstel ingediend om die conclusies te agenderen. Tijdens de discussie in de IMO is ervoor gekozen om als eerste maatregel het wegen van containers uit te werken. Daar waren ook de brancheorganisaties bij van reders, cargadoors, havens en terminals, inclusief vertegenwoordigers van Nederlandse verladers. Het gewicht van de containers ligt aan de basis van het probleem. Daarom is het goed om daar ook naar te kijken. De andere conclusie is dat we standaarden moeten gaan ontwikkelen voor sjourringen; die worden ook verder uitgewerkt. Ik nuanceer het beeld dat de sector vindt dat de voorstellen te ver gaan, want vooral de verladers hebben problemen met het voorstel voor het wegen van de containers, terwijl zij juist verantwoordelijk zijn voor een juiste gewichtsopgave. Ik heb begrepen dat de scheepvaartsector hier juist positief over is. Binnen de IMO bekijken we nu of we de door de verladers genoemde bezwaren kunnen oplossen in de richtsnoeren. Daar zullen we de verladers bij betrekken. Het is dus niet zo dat ik niet luister naar dat argument, maar ik denk dat het essentieel is om te beginnen met datgene waardoor het probleem eigenlijk wordt veroorzaakt, namelijk ongelijke zwaartes. De door een aantal Kamerleden genoemde duurzaamheid van de binnenvaart is inderdaad belangrijk. Wij financieren het project Maatwerk Voorlichting Binnenvaart om verladers meer gebruik te laten maken van de binnenvaart. Met de Green Deal LNG stimuleren we de verdere ontwikkeling van LNG als schone transportbrandstof. Binnenkort sta ik

weer buiten voor een mooie tanker die als eerste daarmee de wereld in gaat. De Europese Commissie werkt aan een pakket maatregelen voor het verschonen van bestaande binnenschepen, dat in samenhang wordt beschouwd met de binnenkort verwachte regelgeving voor emissienormen voor nieuwe motoren voor binnenschepen. In de milieuverbeterplannen werkt het bedrijfsleven aan projecten voor slimme emissiereductie voor een betaalbare prijs. In de sector wordt gewerkt aan het opzetten van een Innovatieschuur; daar is de vorige keer al over gesproken in de commissie. Er zijn 400 certificaten uitgegeven aan binnenschepen die voldoen aan de duurzaamheidseisen van de Green Award voor de binnenvaart. Het is een heel belangrijke sector en wij stimuleren de sector om de duurzaamheid verder uit te blijven werken, want het is natuurlijk ook een sector met risico's. Je kunt vrachtauto's immers sneller dan schepen inruilen voor nieuwe. Je moet er dus altijd voor zorgen dat je vooruit blijft lopen om de duurzaamste te zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er wordt ook aangegeven dat er in Nederland gewoon te weinig bunkerstations voor LNG zijn. Er wordt uiteraard gewerkt aan het wegnemen van wettelijke belemmeringen en ook de Innovatieschuur is natuurlijk prima, maar Duitsland werkt op dat punt niet mee. Ik refereer daarbij aan de Betuweroute. Is er vanuit Nederland een lobby bij Duitsland? Kan met betrekking tot de zwavel- en nitraatrichtlijnen niet een overgangstermijn worden gehanteerd? Je laadt schippers en ondernemers immers op met investeringen van 1 miljoen à 2 miljoen. Dat is nogal wat. We raken hen dus direct in hun portemonnee. We hebben in Nederland ook overgangsrechten: als je nieuwe wetten bedenkt, ontzie je vaak de bestaande situaties. Wanneer het schip moet worden vervangen, kan de nieuwe wetgeving vervolgens wel van toepassing worden verklaard. Is het geen idee om er op die manier naar te kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet dat Duitsland nog twijfelt over het toelaten van LNG. Bij ons past het nog niet in de regelgeving, maar wij zetten daarom een experiment of pilot op. Voor Duitsers is dat iets lastiger, omdat die wat preciezer zijn in het volgen van de wetgeving. Dingen als experimenten en pilots zijn misschien typisch Nederlandse uitvindingen om toch iets te kunnen doen terwijl het nog niet formeel is geregeld. De Duitsers staan echter niet negatief ten opzichte van het gebruik van LNG. Het zit 'm vooral in de uitvoering. Ik ga er ook van uit dat zij dit zullen gaan aanpassen.

Wat de zwavel betreft: Nederland heeft in het verleden gezegd dat wij dat gingen doen, maar achteraf vonden wij dat misschien toch een grote stap. We kunnen daar echter niet meer op terugkomen, want dan zou je daar in IMO-verband op terug moeten komen. We kunnen nu dus ook niet een extra overgangsregeling vragen. Wel heb ik er in Europees verband steeds voor gepleit – en daar blijf ik voor pleiten – dat er voldoende alternatieven beschikbaar moeten zijn. We moeten dus ook stimuleren dat LNG of andere elementen voldoende beschikbaar zijn als alternatieven. Daar blijven wij bovenop zitten. Als dat niet gebeurt, heb je een grond om te zeggen dat we die harde deadline misschien maar niet moeten hebben. Wat fase 2 van «de Boontjes» betreft: het benodigde inzicht in de ligging van kades en leidingen is beschikbaar. Een leiding van de Gasunie vereist nog nader onderzoek naar de noodzaak en de mogelijkheden voor verlegging. Ik verwacht dat het plan van aanpak voor fase 2 binnen enkele maanden in overleg met de provincie kan worden afgerond en dat de uitvoering grotendeels in 2013 kan worden afgerond. De eventuele verlegging van een leiding van de Gasunie zorgt er mogelijk voor dat dit 2014 wordt, maar dat weten we nu niet.

Voor de aanleg van Maasvlakte 2 is een uitgebreid MER gemaakt. Nu moet ieder bedrijf daar een afzonderlijk MER voor opstellen. Naar aanleiding daarvan hebben we gezegd dat we dat in de toekomst anders

willen. Daarom bekijken wij nu in het kader van de Omgevingswet hoe je voor zo'n plan één totaal MER kunt maken. De desbetreffende signalen neem ik in dat kader dus mee.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb daar een aanvullende vraag over, want daar kwam ik in mijn eerste termijn niet aan toe. Ik heb begrepen dat je ook kaartmateriaal zou moeten maken en dat de MER-procedure zolang duurt dat je tussentijds steeds weer nieuw kaartmateriaal moet maken. Kan dat op een bepaald moment niet worden «bevroren»? Dit heet afgekort GCN. Ik begrijp dat u op dat punt even moet sonderen, want ik heb er eerlijk gezegd ook geen verstand van, maar het gaat om groot-schalige concentraties en deposities in Nederland. Die kaart stelt het RIVM jaarlijks op. Kunnen we dit niet «bevroren»?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Niet alleen voor deze, maar voor heel veel gegevens geldt dat zij na een tijdje hun geldigheid verliezen en dat je soms dus helemaal opnieuw kunt beginnen als je wat langer over een onderzoek doet. Daarom bekijken we of we naast de Omgevingswet ook een soort databank kunnen maken met allerlei milieugegevens die je langer actueel kunt houden en ook kunt actualiseren, maar die ook toegankelijk is voor allerlei partijen. Dan hoeft er niet telkens voor alles weer nieuw onderzoek gedaan te worden. Ook dat heeft dus onze aandacht.

De SP-fractie vroeg naar de inzet van de Rijksrederij ten bate van het visserijonderzoek. De onderzoeken in het kader van de Europese Datacollectieverordening zijn wettelijke onderzoekstaken. Daarvoor is het ministerie van EZ opdrachtgever. Het semi-overheidszoekinstituut IMARES is opdrachtnemer. Bij die opdracht dient IMARES gebruik te maken van de schepen van de Rijksrederij. Alleen in bijzondere omstandigheden mag IMARES daarvan afwijken. Hierover heeft het ministerie van EZ goede afspraken met IMARES gemaakt om de onafhankelijkheid en de integriteit te waarborgen. Ik vertrouw erop dat die voorwaarden voldoende strikt zijn om de zorgen van de heer Bashir weg te nemen.

De **voorzitter**: Ik wil kort de vragen inventariseren die nog niet zijn beantwoord. Ik stel voor dat er geen nieuwe vragen worden gesteld, want anders redden we het niet binnen de tijd. Misschien kunnen de vragen kort worden opgesomd. Dan wordt er hier meegeschreven en dan kan de minister daarna ingaan op de vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Twee vragen van ons staan nog open, ten eerste over het debunkeren van zeeschepen. De NOVE heeft daar een brief over geschreven en daar heb ik een vraag over gesteld. Ik heb ook een vraag gesteld over de bezuinigingen in verband met de tweede sluiskolk van de sluis bij Eefde en de opwaardering van de Twentekanal. Er is vanavond een Twentediner. Ik wilde de minister daarom even de kans geven om alvast iets moois over Twente te zeggen, zodat ze dat vanavond kan wisselen, maar nadat zij de Kamer daarover heeft geïnformeerd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik wilde nog iets aanstippen over de Eemshaven.

De **voorzitter**: Is dat een eerder door u gestelde vraag die niet is beantwoord? Dat is het criterium voor deze ronde.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij was ik bezig om dit te noemen, maar ik weet dat niet meer zeker.

De **voorzitter**: Volgens mij niet. We gaan dus verder. Ik zal streng zijn. Zo kent u mij niet, maar als er geen vragen van u niet zijn beantwoord, gaan we verder.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Veel vragen van mij zijn beantwoord, weliswaar niet naar mijn smaak natuurlijk, maar dat is vaak zo. Ik overweeg om een paar moties in te dienen, maar ik heb ook een vraag gesteld over de crisishardheidsclausule. Die is niet specifiek aan de orde gekomen.

De **voorzitter**: Volgens mij is dat genoemd.

De heer **Graus** (PVV): Ja, maar ik wil graag een verduidelijking. De minister zegt dat de sector dit zelf moet aankaarten bij de NMa, maar wij als Kamer kunnen de minister verzoeken om de NMa bij een en ander te betrekken. Dat is in het verleden toch wel vaker gebeurd?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik bedank de minister uiteraard voor de beantwoording, maar ik heb nog twee vragen openstaan. Nederland kan bovenop de absurde CCR-eisen toch zelf een maximumtarief instellen? Waarom kunnen we dan niet gewoon een tarief van € 2500 hanteren? Ik heb ook gevraagd naar de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over het kapseizen van de Frisia. De brief van de minister aan de onderzoeksraad is duidelijk, maar daaruit blijkt dat er eigenlijk geen of in ieder geval heel weinig aanbevelingen worden overgenomen. Waarom wordt daarvoor gekozen? Het is een rapport van de onderzoeksraad; dan zou ik zeggen: neem die aanbevelingen gewoon over!

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor de wijze van beantwoording. De heer Graus noemde de NMa al. Wordt in de regelgeving die daar van kracht is, voldoende rekening gehouden met crisissituaties en met een hardheidsclausule die een escape zou moeten kunnen geven om in een crisissituatie adequaat om te gaan met mededinging?

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft over de CCR-regels gezegd dat het is gelukt om die regels buiten werking te stellen, maar vanuit de sector horen we dat je je van heel veel regels echt moet afvragen of daarmee ook op de kleinere schepen de veiligheidsdoelen bereikt worden. Vanuit de sector wordt er daarom voor gepleit om toch nog eens met mensen uit de praktijk – dus niet met mensen achter een bureau – te bekijken wat wel nodig is en wat niet. De minister gaat aan de slag met de markttransparantie. Dat vind ik heel positief. Kan de minister de Kamer binnen een redelijke termijn informeren over wat zij precies gaat doen en welke termijnen daarbij horen? Voor het VAO – ik heb begrepen dat dat er komt – wil ik graag vernemen wat de minister uiteindelijk met de Maasroute gaat doen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer heeft toch nog een vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Wordt bij de waterpeilen in het kader van het deltaplan water straks rekening gehouden met de schepen?

De **voorzitter**: De beantwoording kan schriftelijk. De minister zegt net tegen mij dat zij heel snel kan antwoorden, maar ik denk dat schriftelijke beantwoording toch beter is. Ik constateer dat de commissie daarmee instemt.

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

De **voorzitter**: Dank u zeer. De openstaande vragen worden dus schriftelijk beantwoord. Ik dank de minister, de Kamerleden en de belangstellenden op de publieke tribune voor hun aanwezigheid en ik dank de kijkers thuis.

Sluiting 15.48 uur.