

Vergaderjaar 2012–2013

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veiligheid van de binnenvaart (Binnenvaartwet)

Nr. 79

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 juli 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 25 juni 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. 26 maart 2013 over de verzelfstandiging van de Haven Amsterdam (Kamerstuk 29 862, nr. 23);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 april 2013 over de toezegging VAO zee- en binnenvaart sluisbedieningstijden Maasroute (Kamerstuk 33 400-A, nr. 91);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 mei 2013 over de stand van zaken in de binnenvaartsector (Kamerstuk 30 523, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2013 over de reactie op het verzoek van de commissie om een toelichting op een voornemen om de juridische steun ten behoeve van de bruine vloot in te trekken;**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 juni 2013 over het Transitiecomité Binnenvaart en overleg crisis-aanpak (Kamerstuk 30 523, nr. 77);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 juni 2013 over het tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart (Kamerstuk 30 523, nr. 78);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni 2013 over de voortgang uitwerking projectbeslissing Harlingen-Kornwerderzand («de Boontjes») (Kamerstuk 33 400-A, nr. 106).**

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

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

De griffier van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu,
Tjindink

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Blacquière

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Paulus Jansen, Hachchi, De Boer, Bashir, Dik-Faber, De Rouwe, en De Vries,

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

Aanvang 19.00 uur

De **voorzitter**: Dames en heren. We gaan beginnen. Ik stel een spreektijd in eerste termijn voor van vijf minuten met maximaal twee interrupties; hoeft niet, mag wel.

Als eerste heeft het woord de heer De Vries namens de fractie van de PvdA.

De heer **De Vries** (PvdA): Voorzitter. De PvdA vraagt de minister om de afspraak die de beroepschartervaart met staatssecretaris Huizinga destijds over de rechtszaak in Denemarken heeft gemaakt toch geheel na te komen.

De PvdA is blij dat de minister gehoor heeft gegeven aan de oproep van CDA en PvdA om de maatregel laden en lossen in de binnenvaart te verlengen. Inmiddels is het voor alle spelers duidelijk dat de problemen in de binnenvaart niet op korte termijn en ook niet vanzelf zullen verdwijnen. De PvdA diende bij de begrotingsbehandeling al een motie in om bij de Europese Unie te pleiten voor crisismaatregelen. Wij zijn ingenomen met het feit dat de minister bereid is de crisisaanmelding van België te steunen. We moeten nu doorpakken en zorgen dat ook de andere betrokken landen die aanvraag steunen. Wanneer wordt het overleg in het EU-binnenvaartcomité voortgezet?

Wij hebben voorgesteld onderscheid te maken tussen de problematiek van schippers met kleinere schepen tot 86 meter en de overcapaciteit van grote schepen, boven 2.000 ton, in de drogeladingsector. Wij bepleiten dat beide sectoren met verschillende voorstellen tot crisismaatregelen kunnen komen.

De spitsen en kempenaars maken vervoer over water tot in de haarvaten van ons kanalenstelsel mogelijk. Deze schippers bepleiten bodemprijzen. De PvdA betwijfelt of dit in de mededingingregelgeving kansrijk is, maar België zet daar op in en Frankrijk heeft een wet waar dat in staat. Dus laten we de reactie daarop afwachten. Maar zet in de tussentijd ook in op minder druk van de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Samen met collega De Boer heb ik met een flink aantal spelers over die regelgeving gesproken. De conclusie is dat lang niet alle arbo en veiligheidsregels noodzakelijk zijn op kleinere schepen en dat de inzet om daar iets aan te doen niet op voorhand kansloos hoeft te zijn. Is de minister daartoe bereid? Zet zij zich in voor het voortzetten van het project Innovatieschuur en het vergroten van markttransparantie? Wil zij de sector met kleinere schepen uitnodigen om daar concrete voorstellen voor te doen? Wil zij de coöperatievorming stimuleren en wil zij het bedrijfsleven stimuleren om te kiezen voor vervoer over water? Het van de grond helpen van het multimodaal voorlichtingsbureau kan daarbij helpen. Is de minister bereid om dat met het beschikbaar stellen van expertise te ondersteunen? Wil de staatssecretaris de barrières in de regelgeving wegnemen? Een merkwaardig voorbeeld is dat in Nieuwerkerk aan de IJssel door Rijkswaterstaat (RWS) geen vergunning wordt verleend voor een kleine containerterminal aan de Noord, terwijl daar volgens vriend en vijand echt geen belemmeringen zijn. Wil de staatssecretaris proberen om de voorgenomen bezuinigingen op de kleinere vaarwegen te voorkomen? De PvdA snapt dat er bezuinigd moet

worden. Maar deze bezuiniging is kapitaalvernietiging. Wij pleiten ervoor te werken met meer centrale bediening en met bediening op aanvraag. Ook zou kunnen worden onderzocht of belanghebbenden zouden kunnen meebetalen. Ik denk dan aan het bedrijfsleven en de recreatiesector. Wellicht zijn er middelen in te zetten uit het programma Beter Benutten en de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen. De Partij van de Arbeid is blij met de bundeling van krachten in Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Daarin zijn nu vrijwel alle varende ondernemers vertegenwoordigd. Wij begrijpen dat BLN de overcapaciteit van schepen van 2.000 ton en meer in de drogeladingsector wil aanpakken. Over die aanpak bestaat zo goed als consensus, zo hebben wij begrepen. Wij hebben een aantal concrete vragen aan de minister. Is zij bereid de sector te ondersteunen bij het uitwerken van die voorstellen? Is zij bereid om in EU-verband het sloopfonds, met voor de drogeladingsector 14 miljoen euro, open te laten stellen voor de sloop van oudere schepen van 2.000 ton en meer? Staat de minister open voor een mogelijk verzoek tot voorfinanciering van een sloopregeling en het mogelijk maken van een heffing per ton laadvermogen voor schepen boven 86 meter in de drogeladingsector, zoals die ook tussen 1989 en 1998 heeft bestaan? Wil zij banken bewegen om een bijdrage aan het sloopfonds te leveren? Wil zij de banken voorts bewegen om grotere moderne schepen van failliete reders niet te veilen maar daarvoor een oud-voor-nieuwregeling te ontwikkelen en als dat ontoereikend is aanvullend een nader te bepalen aantal van de nieuwe schepen een aantal jaren aan de kant te houden en de exportmogelijkheden naar een ander werelddeel te onderzoeken? Je moet ook minder voor de hand liggende oplossingen bekijken. Is het ook niet wijs om de garantieregeling voor nieuwbouw een aantal jaren buiten werking te zetten, ten minste voor nieuwe binnenvaartschepen die niet op liquefied natural gas (LNG) kunnen varen? Geef in die periode uitsluitend garanties op verduurzaming van bestaande schepen en op inruil van een oud schip voor een bestaand nieuw schip.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De bruine vloot. Die staat met stip op de eerste plaats. We hebben het daarover de vorige keer ook gehad. Ik heb toen een hartenkreet geuit, in die zin dat ik me afvroeg of wij deze sector voor het laatste stukje niet toch kunnen blijven ondersteunen. Kunnen we niet met de hand over het hart strijken en de resterende € 15.000 ergens vinden? Het is geen groot bedrag. Graag een reactie van de minister, al begrijp ik dat er sprake is van bezuinigingen. Dan de sluisbediening. Ook dat onderwerp gaat me aan het hart, omdat wij voorstander zijn van meer tonnage en vervoer per binnenvaart. De crisis noopt ons tot bezuinigen, maar laten we proberen om de bezuinigingen om te zetten in een kans. Ik denk dan eerst aan efficiency. Ik heb het in het noorden van het land gezien. De brugbediening geschiedt daar door provincie en gemeenten, zelfs door ProRail, maar ook door het Rijk, met allemaal verschillende bedieningsmomenten. Er zijn allerlei mensen in dienst. Valt daar geen efficiencywinst te behalen? Kijk ook naar de criteria. Welke sluisen bedien je meer? Welke sluisen kunnen toe met minder bediening omdat het daar minder druk is of omdat het geen hoofdvaarroute betreft. Ik ben benieuwd naar de criteria op basis waarvan sluisen wel, minder of niet worden bediend. Door een stukje efficiencywinst, door samenwerking met andere overheden die ook bruggen bedienen, kunnen we bezuinigingsopgave wellicht een beetje terugschroeven. Dat is ontzettend belangrijk voor de binnenvaart. We hebben inmiddels verschillende geluiden gehoord, uit Twente, Limburg, maar ook uit Drenthe. Als wij de binnenvaart met zijn allen willen stimuleren, moeten we de bezuinigingen omzetten in kansen. Ik denk wat dat betreft aan efficiency, maar ook aan innovatie. We hebben al op afstand bedienbare bruggen en sluisen. Dat is een heel dure systematiek. Kunnen we op de drukkere punten niet toe met iets minder bediening, of met op

afstand bedienbare sluizen, zodat je ze toch 24 uur per dag kunt blijven bedienen? Ik ga niet in op de afzonderlijke sluizen, want er is sprake van een algemeen gevoel. De minister is in overleg met de diverse overheden. Efficiency, innovatie, maar ook samenwerking met de regio is een sleutel. De verschillende overheden in de regio's hebben al aangegeven dat ze bereid zijn om te bezien of ze een stukje mee kunnen betalen. Volgens mij zit iedereen met dezelfde intentie aan tafel, ook de minister, om de bezuinigingen om te zetten in kansen.

Dan de situatie in de binnenvaart. Daarover zijn al genoeg vragen gesteld. Brussel kijkt naar de mogelijkheid om de binnenvaart misschien te ontzien door die aan te melden als een crisissector. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat.

Over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor hebben wij laatst een debat gehad met de staatssecretaris. Ik herinner even aan het ongeluk in Weteringen en de mondelinge vragen daarover. Ik heb een aantal gesprekken gevoerd met de binnenvaartsector. Er zijn ook daar bedrijven actief in het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij vervoer over de weg en vervoer over het spoor gaat het over enkelwandige containers, enkelwandige containers, maar bij vervoer over water is sprake van dubbelwandige containers. De binnenvaart maakt voor het grootste deel gebruik van dubbelwandige containers. Ik zie kansen om het spoor te ontlasten wat dat betreft en het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen kleiner te maken door vervoer over water meer kansen te bieden. Het is een beperkte vervanging, want niet overal liggen havens waar spoor ligt. Met de auto kom je veel verder, maar je kunt de risico's wellicht iets kleiner maken door meer te kiezen voor vervoer over water. Ik heb het aan de staatssecretaris gevraagd. Ik vraag het ook aan deze minister, verantwoordelijk voor de binnenvaart: ziet zij kansen om het vervoer van gevaarlijke stoffen meer over het water te regelen?

Begin september komen wij nog te spreken over de kwestie van de havenautoriteiten.

Op het laatste moment werd de voortgang van de uitwerking van de projectbeslissing Harlingen-Kornwerderzand, de Boontjes, aan de agenda toegevoegd. De voortgang ligt op schema. De gasleiding is op tijd verlaagd aangelegd. Dit gaf geen problemen. Ik begreep wel dat de havenmond heel snel dichtslibt. Kan daar misschien nog iets aan gebeuren?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Voor Nederland als doorvoerland is de binnenvaart een belangrijke schakel in de economie, maar voor iedereen is duidelijk dat de binnenvaart op dit moment in zwaar weer verkeert. Vanwege de crisis is het ladingaanbod afgenomen, terwijl het aantal schepen nog steeds blijft toenemen, want nog steeds komen nieuwe schepen de werf af en gaan failliete schepen terug het water in. Hierdoor is de capaciteit van de vloot te groot. Dit is niet makkelijk op te lossen. Mijn partij is terughoudend met overheidsinmenging in een sector, omdat het marktverstoring werkt, maar we hebben ook oog voor de moeilijke situatie in de binnenvaart. Ik ben het met de minister eens dat het Europees niveau de juiste plek is om het overleg te voeren. Ik ben benieuwd naar het proces in Brussel. Welke maatregelen beoogt de minister? Wil ze directe capaciteitsreductie mogelijk maken? Op welke manier zal ze daarbij het level playing field handhaven? Welke rol ziet de minister voor de banken? Heeft de minister al meer zicht op de standpunten van andere Europese landen? Hoe groot schat ze de kans in dat de Belgische aanmelding van de binnenvaart als crisissector genoeg steun krijgt?

Dan de bedieningstijden van sluizen. Het water vormt een belangrijk alternatief voor de weg. Met meer schepen hebben we minder vrachtwagens nodig, waardoor we het wegverkeer kunnen ontlasten en de files kunnen beperken. Dat spreekt tot ieders verbeelding. Mijn partij vindt dat

we onze vaarwegen zo effectief mogelijk moeten gebruiken. De overheid hanteerde eerst ook die lijn en heeft de laatste jaren veel geld geïnvesteerd in de infrastructuur op het water. Maar nu wil de regering de openingstijden van de sluizen en bruggen verkorten om een paar man uit te sparen. Het is alsof je een nieuwe weg aanlegt en vervolgens het gebruik van die weg tegengaat. Ik vraag me af of deze maatregel niet penny wise, pound foolish is. Daarover heb ik veel vragen aan de minister. Heeft ze zicht op de economische schade? Hoe hoog zijn de extra kosten voor de binnenvaart, verladers en andere bedrijven wanneer zij met langere wachttijden en minder flexibiliteit te maken krijgen? Weet de minister wat de consequenties van deze maatregel zullen zijn voor het vervoer op de weg? Hoeveel vrachtwagens krijgen we er straks bij? Welke alternatieven heeft de minister overwogen? Is het bijvoorbeeld ook mogelijk om te bezuinigen door elektronische bediening op afstand, of bediening op aanvraag van de vervoerder, bij bruggen en sluizen mogelijk te maken? Dat is meer vraaggestuurd. Hoe verlopen de gesprekken met de regio's om een deel van de kosten op zich te nemen? Hoe groot schat de minister de kans in dat ze met hen tot overeenstemming komt, zodat de vaarwegen op alle tijden begaanbaar blijven?

Vorige week las ik het bericht dat een aantal grote rederijen wil samengaan. Hoe ziet de minister dit in het licht van concurrentie? Hoe past dit in de visie van de minister en welke gevolgen ziet de minister? Ik weet dat deze kwestie nog moet worden goedgekeurd door de Mededingingsautoriteit, maar ik nodig de minister toch uit om, voor zover zij dat kan, hier een reactie op te geven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Bezuinigen vraagt moeilijke keuzes, maar het is een heel verschil of je wegonderhoud wat soberder uitvoert of sluizen eerder sluit. Een weg die soberder wordt onderhouden, kan nog steeds worden gebruikt voor het goederen-transport. Een sluis die 's nachts gesloten is, kan niet meer worden gebruikt, bedreigt binnenvaartbedrijven regelrecht in hun bestaan en jaagt ondernemers de weg op. Toch is dit wat de minister wil doen. Er wordt een nieuwe sluis in Zwartsluis gebouwd, maar de minister gaat deze vaak dichthouden. Hetzelfde geldt voor de Twentekanalen. Hier dreigen de wachttijden veel hoger te worden dan het huidige niveau van maximaal 3 uur. Bij laagwater kan de wachttijd zelfs meerdere dagen worden, terwijl hiervoor onvoldoende ligplaatsen beschikbaar zijn. 20% van het vrachtvolume dreigt naar weg en spoor te gaan. Hoe is dit te rijmen met het beleid van de regering om juist zo veel mogelijk goederen over water te vervoeren en zo files te beperken en het spoorgoederenvervoer door steden en dorpen in Oost-Nederland te voorkomen? Ik ontvang nu zelfs signalen dat Rijkswaterstaat de bediening op drukke routes – ik noem de Volkerak- en Oranjesluizen – wil beperken. Ik kan dit niet uitleggen. Voor de ChristenUnie is het inkorten van de bedieningstijden van sluizen onacceptabel. Deze zouden zoals eerder toegezegd voor Zeeland en de Maasroute juist moeten worden verruimd. In Brabant heeft verruiming van de tijden geleid tot nieuwe vervoersstromen over water. Graag een reactie op het voorstel van de binnenvaartsector om niet te bezuinigen op bedieningstijden, maar net zoals in Zeeland de bediening slimmer te regelen door afstandsbediening en bediening op afroep. Limburg wil bijdragen aan de sluizen van de Maas, maar dan moeten ze wel zeven keer vierentwintig uur open gaan. Is de minister daartoe bereid? Dan de crisis in de binnenvaart. De eerste resultaten van het Transitiecomité Binnenvaart worden zichtbaar. Onlangs zijn de plannen gepresenteerd voor één binnenvaartorganisatie, Binnenvaart Logistiek Nederland. Is de minister bereid dit initiatief ook in 2014 te ondersteunen, zodat het goed van de grond kan komen en er een stevige organisatorische basis voor de sector kan ontstaan?

De binnenvaart heeft te lijden van de economische crisis en overcapaciteit. Er is een warme sanering van de sector nodig, omdat anders de overcapaciteit zal blijven bestaan, ook als individuele schippers failliet gaan. Er zijn met name te veel grote drogeladingschepen gebouwd, waardoor kleine schepen die broodnodig blijven in de toekomst uit de markt worden geduwd. De ChristenUnie is blij dat de minister de Belgische crisisaanmelding ondersteunt. Dit moet zorgvuldig gebeuren om een nieuwe mislukking te voorkomen. Maar er is ook tempo nodig, want het water staat veel ondernemers tot aan de lippen. Wanneer kunnen we resultaten verwachten?

Als de Europese Commissie de ernstige marktverstoring erkent, wordt het mogelijk om een fors aantal oude grote schepen uit de markt te halen. Maar redden we het daarmee? Door de achterdeur verdwijnen inmiddels in rap tempo via een koude sanering de kleine schepen. Voorkomen moet worden dat grote delen van Nederland straks niet meer bereikbaar zijn met de binnenvaart. Dat zou het gevolg kunnen zijn van een saneringsregeling als deze vooral de middelgrote schepen raakt die varen op kanalen waar de grote jongens niet kunnen komen. De ChristenUnie vraagt van de minister een actieve, bemiddelende rol om te komen tot een slimme saneringsregeling op Europese schaal, zoals voorgesteld door Binnenvaart Logistiek Nederland. Hierbij mag ook wat worden gevraagd van de banken, want deze hebben te veel schepen gefinancierd waardoor we in de huidige crisis zijn beland.

De minister zet zich in voor het inperken van overbodige CCR-regelgeving die schippers, zeker in deze crisistijd, onnodig op kosten jaagt. Op 1 januari 2015 gaat een nieuwe tranche regels in. De ChristenUnie roept de minister op met de CCR-lidstaten en het bedrijfsleven knelpunten weg te nemen en te kijken naar mogelijkheden om de regels te versoepelen. De ChristenUnie is blij dat de minister gehoor heeft gegeven aan het beroep van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), de Binnenvaart-BrancheUnie en de CBRB-ledengroep Varende Ondernemers om de geldigheid van het Tijdelijk besluit laden en lossen in de binnenvaart 2011–2013, die over een paar weken zou vervallen, te verlengen. Dit voorkomt dat de sector in nog onrustiger vaarwater komt. De minister kiest er echter voor het besluit met twee jaar te verlengen terwijl de sector vraagt om een geldigheidsduur voor onbepaalde tijd. Volgens de minister kunnen marktpartijen onderling afspraken maken over laad- en lostijden. Er wordt inderdaad gewerkt aan algemene bevrachtingsvoorwaarden door de sector, maar de ChristenUnie vraagt aandacht voor het feit dat er ook in andere landen wettelijke regelingen zijn voor laad- en lostijden. Volgens de ChristenUnie kan het besluit alleen vervallen als er daadwerkelijk zicht is op goede afspraken binnen de sector.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer De Vries en mevrouw De Boer over de bruine vloot, de zeilschepen die een conflict hebben met de veranderde regels, waarmee het niet helemaal is gegaan zoals het had moeten gaan. Ook mijn fractie verzoekt de minister om onverminderde steun voor onze bruine vloot.

Ik krijg graag een reactie van de minister op de uitzending gisteravond van Nieuwsuur over de sluizen en de kleine vaarwegen en de bezuinigingen die in dat kader dreigen. Als de minister die uitzending nog niet heeft bekeken, moet zij dat snel doen. In die uitzending wordt duidelijk wat de gevolgen zijn voor de binnenvaartschippers en onze binnenvaart. Het probleem is dat de binnenvaart zich nog steeds in een diepe crisis bevindt. De bezuinigingen zijn niet goed, maar we willen ook dat er iets wordt gedaan om de crisis op te lossen. Herstel is momenteel ver weg, blijkt ook uit het laatste rapport van ING. Waar de Belgische regering in korte tijd voortvarend aan de slag gaat om de binnenvaart te ondersteunen door de crisis aan te melden in Europa en ook nog een verbod wil instellen op het vervoeren van vracht onder de kostprijs, wacht onze

minister vooral af. Eerst heeft de minister meer dan 2,5 jaar gewacht op het Transitiecomité Binnenvaart, die zij een onmogelijke opgave meegaf, namelijk om zowel de verladers als de schippers – die hebben tegenstrijdige belangen – deel uit te laten uitmaken van Binnenvaart Logistiek Nederland. Dat dit een zinloze tijdverspilling is, blijkt ook uit het feit dat het CBRB eruit is gestapt. Maar dit heeft het hele proces enorm vertraagd. Hoe kijkt de minister hiernaar en vindt zij ook niet dat haar verdragings-tactiek tot nu toe heel goed heeft gewerkt?

Verder ben ik benieuwd of de minister al steun heeft gegeven aan haar Belgische ambtgenoot om de crisis aan te melden en of zij steun wil geven aan het plan van België om tot een verbod voor varen onder de kostprijs te komen, door dit ook voor Nederland in te voeren.

We kunnen uiteraard over de crisis blijven praten en hoe erg dat is voor de binnenvaart, maar we kunnen ook maatregelen nemen. De SP-fractie vraagt om maatregelen, bijvoorbeeld om een verbod op het varen onder de kostprijs, maar ook meer markttransparantie is een goede mogelijkheid, evenals het aanmelden van de crisis. De SP-fractie wil dat er vaart wordt gemaakt met die maatregelen. Ik ben benieuwd hoe ver de minister op dit moment is met haar plannen om de binnenvaart door de crisis te loodsen. Ik lees dat de minister verschillende overleggen voert, maar heeft zij al concrete plannen of ideeën? Hoe kijkt de minister aan tegen een eventuele sloopregeling voor grotere schepen, zoals ING min of meer oppert in haar rapport? Is de minister het met mij eens dat een dergelijk vergaand plan alleen mogelijk is wanneer daar een breed draagvlak voor is bij de schippers zelf en dat het niet de bedoeling kan zijn dat de binnenvaart de rekening krijgt gepresenteerd? Zo ja, op welke wijze gaat de minister ervoor zorgen dat haar plannen een zeer breed draagvlak hebben bij de schippers, en niet enkel bij de bestuurders van BLN?

Verder ben ik benieuwd hoe ver de minister is met haar strijd tegen de absurde CCR-regels.

Dan het Tijdelijk besluit laden en lossen. Het is goed dat dit wordt verlengd, maar de SP-fractie vraagt zich af waarom dat maar voor twee jaar gebeurt. Zou dit niet beter een regulier besluit kunnen worden, zodat het voor altijd geldt?

Ik kom bij het voorstel om het Havenbedrijf van Amsterdam te verzelfstandigen. De SP-fractie vindt dat hier weinig voordelen aan zitten. Uit recent onderzoek in opdracht van de Amsterdamse gemeenteraad blijkt dat het verzelfstandigen van de haven geen toegevoegde waarde heeft.

Daarnaast is volgens het rapport een goede samenwerking met andere gemeenten en bijvoorbeeld het Havenbedrijf Rotterdam niet afhankelijk van verzelfstandiging. Als er geen voordelen aan zitten, waarom zet je dit proces dan in? Inmiddels heb ik begrepen dat de verzelfstandiging door de gemeente al in gang is gezet. Zijn er al onomkeerbare stappen genomen? Daarnaast is de SP-fractie benieuwd of de minister onze visie deelt dat de samenwerking tussen de havens in Nederland verder moet worden bevorderd en dat het niet echt van belang is dat die worden verzelfstandigd. Is de minister bereid het voortouw te nemen bij het laten samenwerken van de havens?

De **voorzitter**: De minister kan direct beginnen met de beantwoording. Zij heeft het woord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik begin met de bruine vloot, want daar eindigden wij de vorige keer mee. Ik heb toen aangegeven dat wij in het verleden € 65.000 hebben meebetaald aan de juridische procedure. Wij hebben dat bedrag nog een keer verhoogd met € 12.000. Gezien de grote bezuinigingsopgave die ik heb, vond ik dat voldoende en wilde ik ermee stoppen, ook omdat ik van die € 12.000 had gezegd dat dit de laatste keer was. Dat heb ik met de Kamer gedeeld. Ook ik kan echter koppen tellen. Ik heb in de vorige vergadering gemerkt dat

een meerderheid van de Kamer vindt dat we nog een keer, een derde keer, een bijdrage moeten verlenen, nu van € 15.000. Ik kan me daartegen verzetten, maar ik kan dat ook niet doen. Ik heb van te voren naar dit bedrag gezocht. Ik kan de Kamer nu meedelen dat ik de ruimte heb gevonden om die € 15.000 te dekken. Ik zeg nu opnieuw dat dit voor de laatste keer is.

Dan kom ik bij een andere heikel punt, namelijk de sluisbediening. Daar ben ik terecht veel op bevraagd, want ik vind dat ook een heel moeilijke. In algemene zin komt het erop neer dat wij op het ministerie een flinke bezuinigingsopgave hebben. Voor Rijkswaterstaat gaat het om 17,5%. Dat zullen wij moeten laten neerslaan. Enerzijds doen we dat via de efficiency die we nog kunnen bewerkstelligen in het eigen apparaat, maar het gaat ook in de service zitten. Het is nu eenmaal een uitvoeringsorganisatie. Bezuinigen zonder dat het ergens een keer pijn doet, kan niet. De discussie is wel waar je zo verstandig mogelijk kunt bezuinigen. We hebben de afgelopen periode in deze, maar ook in andere commissies een aantal andere maatregelen besproken. Er zitten een aantal pijnlijke dingen bij, waaronder de bediening van de sluisen.

De stand van zaken op dit moment is dat ik 17,5% moet bezuinigen. Ik probeer 10% te vinden binnen het eigen apparaat door de menskracht beter en anders in te zetten. De resterende 7,5% gaan we uiteindelijk in het serviceniveau merken. De totale opgave betreft ongeveer 40 fte en ongeveer 5 miljoen per jaar. Dan heeft de Kamer ongeveer een beeld van het totaal.

Ik heb de diverse regio's via Rijkswaterstaat een voorstel gedaan over hoe men de bezuiniging kan realiseren, maar het is nog geen definitief voorstel, want ik ga nog met de regio's in gesprek over de mogelijkheid om het wellicht op een alternatieve manier in te richten. Ik hanteer daar ook criteria bij. De fractie van de VVD vroeg daarnaar. Ik maak onderscheid tussen het internationaal kernnet, onderverdeeld in internationale hoofdtransportassen, en de overige onderdelen van het internationaal kernnet, waaronder de Maasroute. Eerst iets over de internationale hoofdtransportassen. Daar wil ik het bedieningsregime handhaven, want die vaarwegen zijn het allerbelangrijkste. Ik wil de huidige zeven keer 24 uur bediening daar handhaven, maar ik vraag Rijkswaterstaat en de sector om zich maximaal in te spannen om het gebruik en de beschikbare bedieningscapaciteit beter te optimaliseren. Dat is eigenlijk een andere vorm van Beter Benutten. Dat betekent misschien dat de wachttijden een beetje kunnen oplopen, maar de sluisen blijven in elk geval open. Alles wat je hier kunt winnen, kan ten dienste komen van de minder prioritaire vaarwegen.

Dan de overige onderdelen van het internationaal kernnet, waaronder de Maasroute. Ook daar wil ik het bedieningsregime handhaven. Ik heb de sector gevraagd om zich maximaal flexibel op te stellen en zo veel mogelijk bediening op afroep mogelijk te maken, iets wat ook door de Kamer is voorgesteld. Er zijn plekken waar twee schepen per nacht komen, maar waar sprake is van een volle bediening. Je hebt ook plekken waar heel veel schepen in de nacht komen. In die zin moet er worden gestreefd naar maatwerk. Er moet worden bekeken waar zich welke situaties voordoen en hoe men daar zo goed mogelijk op kan inspelen. Ik vraag de regio's ook om een bijdrage om het bedieningsregime op niveau te houden. Het hoeft niet, maar die discussie voer je wel met elkaar. Als ik minder heb, maar men wil het bedieningsregime wel op hetzelfde niveau houden, kan de regio misschien een bijdrage leveren. Ook hiervoor geldt dat je alles wat je bespaart ten goede kunt laten komen aan de minder prioritaire vaarwegen. Het kan gaan om een bijdrage van de provincie, maar ook van het bedrijfsleven.

Wat betreft de precieze invulling van de bedientijden ben ik maximaal flexibel. Als een lagere bedieningscapaciteit op de huidige uren kan worden gerealiseerd, kan de rest worden ingezet voor het gedeeltelijk toch

bedienen op gewenste uren. Daarover moeten per gebied afspraken worden gemaakt, gebaseerd op de wens van de sector en die van de regio. Dat kan dus verschillen. Op de vaarwegen van het internationaal kernnet is voor de komende jaren een forse uitbreiding van de bediening op afstand gepland, maar dat heb je niet een, twee drie, gerealiseerd. Dat zit er voor een deel in. Dat helpt in ieder geval om de bediening tegen geringere kosten op niveau te houden. De PvdA-fractie vroeg mij de vorige keer om een gesprek met de provincie Limburg en de sector daar aan te gaan. De gesprekken lopen tot nu toe goed en stemmen mij hoopvol. Ik hoop dat ik de Kamer voor de start van het zomerreces positief over de toekomstige bedientijden op de Maasroute kan informeren. Het tweede regime dat ik onderscheid betreft de hoofdvaarwegen met de grootste volumes. Dan moet je aan denken aan het Twentekanaal en Amsterdam-Lemmer. Ook daar is het mijn ambitie om de bedientijden zo veel mogelijk te handhaven, maar dat zal zeer veel inspanning vergen. Ik vraag de sector en de regio daar ook om zich flexibel en meedenkend op te stellen. Zonder medewerking van de sector en de regio en zonder een substantiële bijdrage gaat het mij niet lukken om de bedientijden daar volledig te handhaven. Ik wil dat wel, maar wij moeten dat gezamenlijk oppakken.

De derde categorie betreft de overige hoofdvaarwegen en de niet-hoofdvaarwegen. Daarvoor geldt dat ik alleen kan bieden wat ik nog beschikbaar heb, maar ook daar zal ik bezien hoe de beschikbare capaciteit optimaal kan worden ingezet en wat het basisniveau moet zijn voor een correcte afhandeling van het scheepsverkeer. Ook hiervoor geldt dat een bijdrage van de regio een verslechtering ten opzichte van het huidige serviceniveau kan voorkomen. Ook dat moeten wij uiteindelijk in overleg met de regio doen. Ik vraag de steun van de Kamer om de komende maanden met de sector en de regio hierover in overleg te gaan. De ideeën vanuit de commissie over hoe je de bediening beter kunt inzetten, wat je kunt doen met bediening op afstand en hoe je zo veel mogelijk maatwerk kunt leveren, neem ik dan mee. Ik heb dat onlangs ook nog aangegeven op het Schuttevaer-congres, want ook daar zijn de zorgen groot. Ik heb Nieuwsuur niet direct gezien, maar ik heb de boodschap wel teruggekoppeld gekregen. Dat geeft de zorgen ook een beetje weer. Ik heb de vorige keer al gezegd, en dat herhaal ik, dat ik de Kamer ter gelegenheid van het Bestuurlijk Overleg MIRT dit najaar een afgerond pakket aan bedientijden wil kunnen voorleggen. Er zijn ook specifieke vragen over de sluisbediening gesteld. Ik ben bezig met de centrale bediening bij de Maasroute en Zeeland. Het kan niet meteen overal worden gerealiseerd, want dat vergt een forse investering. Juist als je moet bezuinigen, kun je het niet overal doen, maar in de toekomst ga ik dit middel vaker inzetten. Er is ook gevraagd naar de economische schade. Ik probeerde al aan te geven dat het economisch belang bij mij vooropstaat.

De heer **De Vries** (PvdA): Er is niet zo veel geld om te investeren, stelt de minister. Als je investeringen echter naar voren haalt, kun je structureel heel veel bezuinigen. Ik begrijp dat er in de pot Impuls Dynamisch Verkeersmanagement nog wat geld zit. Ik pleit ervoor om die investeringen naar voren te halen, zodat je in je exploitatie tot behoorlijke bezuinigingen kunt komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net weergegeven wat een evenredige bezuiniging over de verschillende vaarwegen ongeveer zou inhouden. Dat hebben wij bij de regio's neergelegd. Ik ga daar nu mee in gesprek. We gaan er op allerlei manieren naar kijken om te proberen de pijn zo veel mogelijk te verzachten, zonder dat ik de bezuiniging kan wegnemen. Dan zou de Kamer namelijk met een alternatief voor deze bezuiniging moeten komen. Verder kijken naar de mogelijk-

heden van bediening op afstand hoort er ook bij. Ik zal daarbij alle creativiteit gebruiken. Ik zal ook kijken naar het budget van het programma Beter Benutten, al is dat incidenteel geld, en de pot Impuls Dynamisch Verkeersmanagement, maar in tijden dat je flink moet bezuinigen, blijft het moeilijk om een extra investering te doen. Ik probeer om alles een beetje in evenwicht met elkaar te brengen en te bezien hoe wij het zo goed mogelijk kunnen doen. Ik heb de boodschap van de heer De Vries goed gehoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dat de minister hier heel laconiek mee omgaat. Het is net alsof de regionale overheden op een pot met geld zitten en wel wat geld opzij kunnen zetten om hieraan mee te betalen. Ik neem aan dat wat de minister nu zegt is gebaseerd op feiten, aannames en gesprekken. Kan zij ons daarover inlichten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, mijn opmerkingen zijn onder andere gebaseerd op gesprekken. Ik heb de vorige keer al gesproken over één van de partijen met wie wij over een bijdrage spreken, namelijk Limburg. Soms heeft het bedrijfsleven ook al aangegeven iets te willen bijdragen als het echt niet anders kan. Dat is ook niet raar. Dezelfde discussie hebben wij bij de wegen gehad. Ik moest daar 250 miljoen per jaar bezuinigen. Ik heb toen een gesprek gehad met alle regio's, aangegeven welk pakket ik voorstelde en gezegd dat ik het niet leuker kon maken. Ik heb vervolgens tegen de regio's gezegd dat ze me binnen een bepaalde tijd een alternatief pakket konden voorleggen. Ze konden ook zeggen: jammer dat een bepaalde weg of spoorweg van het programma verdwijnt; we willen daar graag een bijdrage voor leveren. Zo is het gebeurd. De ene regio heeft meer geld dan de andere. Dat geldt ook voor het bedrijfsleven. Wij moeten echter in tijden van bezuiniging allemaal iets doen om het budget te beperken. Dat kan niet zonder dat je het uiteindelijk aan het serviceniveau merkt. Je moet bezien of er vanuit bepaalde regio's een bijdrage kan worden geleverd. Natuurlijk kijken de regio's eerst of ik het kan oplossen, maar uiteindelijk verwacht ik dat een aantal regio's er wat bij zal doen.

Dan het zicht op de economische schade van bedrijven. Het economisch belang staat natuurlijk voorop. Daarom zijn er criteria opgesteld, variërend van het internationale kernnetwerk tot uiteindelijk de kleinere vaarwegen met daartussen de hoofdtransportassen. Ik weet niet wat de effecten per sluis zullen zijn, omdat er nog geen definitieve voorstellen liggen. Dat hangt af van het overleg met de regio's. Daarbij speelt de vraag, uitgaande van de bezuiniging, wat het betekent als je in de nacht niet meer gaat varen. Voor de een zal dat niet zoveel betekenen, maar voor de ander is dat juist de drukste tijd. Die ander kijkt misschien naar minder bediening, maar wel 24 uur. Zo zal het per sluis verschillen en per type economische activiteit. Ik kan het dus niet per sluis aangeven, maar in algemene zin geldt dat we met het programma Beter Benutten stimuleren dat er meer vervoer over water wordt gerealiseerd en ook meer bedrijvigheid rond water. Op die manier kijken we ook zo goed mogelijk naar de economische bereikbaarheid.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dit voelt een beetje aan als de omgekeerde wereld. Je zult toch eerst moeten weten wat de economische schade is? Dan kun je ook een afweging maken van het voorstel over het verkorten van de openingstijden, al is dat een slimme zet. Ik heb niet voor niets gesproken over penny wise, pound foolish. Ik vind het vreemd dat de minister aangeeft dat ze gaat bezuinigen, dat ze kiest voor het verkorten van de openingstijden van sluizen en bruggen en dat ze vervolgens met de belanghebbenden in gesprek gaat en dan pas beziet wat de economische schade is. Ze houdt echter vast aan de bezuiniging en de kortingen. Ik vind dat de omgekeerde wereld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is vrij eenvoudig. De bezuiniging drukt op het rijksbudget. Ik krijg gewoon minder geld voor Rijkswaterstaat en het centrale apparaat. Ik zal minder taken kunnen doen. Zo gek is dat niet. Je kunt wel zeggen dat je moet bezuinigen op de overheid, maar uiteindelijk verricht de overheid ook taken. Daar moet je dus in schrappen. Je kunt niet schrappen zonder dat je taken verliest. De economische baten komen elders binnen, net als de economische schade, namelijk bij het bedrijfsleven en in een regio. Ik vind het heel belangrijk dat er economische baten zijn als gevolg van de binnenvaart. Dat is ook waarom wij de binnenvaart stimuleren en waarom wij via het programma Beter Benutten proberen om meer goederen over water te vervoeren. Tegelijkertijd zitten wij overal met de rijksopgave, niet alleen bij Rijkswaterstaat, maar bij alle ministeries, om te schrappen. Dan zul je keuzen moeten maken. Om de economische schade te beperken, is mijn discussie met de regio hoe we de gevolgen van het aanpassen van de sluitijden zo kunnen inrichten dat die zo min mogelijk economische schade opleveren. We weten dat nu nog niet, omdat er een groot verschil zit tussen een aantal uren niet meer bedienen, of misschien alle uren bedienen met iets langere wachttijden. Je kunt dat nog niet berekenen, want per plek ga je het op een andere manier invullen. Dat moet je samen doen. Als het bedrijfsleven uiteindelijk aangeeft dat dit minder omzet oplevert, terwijl wij op rijksniveau het budget niet meer hebben – ik kan het er niet bij toveren – doet de vraag zich voor of men bereid is een bijdrage te leveren, zodat die omzet alsnog wordt gedraaid. Misschien is die bijdrage relatief klein, vergeleken met de omzetderving die men anders mist. Er is dus verschil tussen degene die betaalt en degene die uiteindelijk de baten krijgt. Dat maakt het ook complexer, want anders zou je nog kunnen zeggen dat je het uit de baten betaalt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik probeer het te begrijpen. Ik snap dat de minister met een taakstelling zit en dat dit gaat worden gevoeld in de service. De nadelen komen weliswaar elders terug, maar ik heb niet voor niets een relatie gelegd met het transport op de weg. Je zult, voordat je ervoor kiest de bezuiniging in te vullen, goed moeten nadenken over de effecten ervan. De minister heeft de opdracht om die vijf miljoen en die 40 fte ergens vandaan te halen, maar ik zou graag zien dat zij die effecten in het totale plaatje meeneemt. De minister heeft over alternatieven gesproken. Ik hoop dat er goed wordt gekeken naar slimmere opties die uiteindelijk niet ten koste gaan van alle investeringen in de vaarwegen voor de binnenvaart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat wil ik ook niet. Ik verwacht het ook niet. Ik verwacht alleen dat het effect heeft op de extra kansen die wij nog wilden realiseren. De elasticiteit in deze sector is altijd beperkt geweest. Er gaan niet heel veel auto's van de weg naar de vaart of andersom. Dat verwacht ik ook niet. Ik probeer de bezuinigingen zodanig in te vullen dat die zo min mogelijk effect hebben. Op het moment dat dit wel het geval is, gaan wij bezien of er nog iets anders kan worden bedacht. Dan kom je wellicht op centrale bediening, langere wachttijden of een eigen bijdrage. Geef mij de tijd om dit verder in te vullen. Voor de weg nemen wij dezelfde pijnlijke maatregelen. Ik ga ook veel meer overdag aan de weg werken, maar dat past niet in het concept van minder hinder en het fileconcept. Het gaat tot en met het uitzetten van de lichten 's nachts langs de weg. We zijn helaas in een stadium beland dat er geen gemakkelijke bezuinigingen meer zijn. Mijn boodschap is dat het een lastige en pijnlijke opgave is. Ik ga proberen om er met de regio's zo goed mogelijk invulling aan te geven en te kijken wat voor de regio's de minst pijnlijke oplossing is. Ik kom daarmee uiteindelijk terug bij de Kamer, zodat zij er ook een oordeel over kan vellen. Als de Kamer aangeeft dat zij dit helemaal niet wil, hoor ik graag waar ik het bedrag dan vandaan moet

halen. Ik probeer een en ander zodanig vorm te geven dat er zo min mogelijk economische schade zal zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Wanneer kunnen wij het voorstel van de minister verwachten? Mijn fractie is bereid dat voorstel eerst te bezien om vervolgens als Kamer te bekijken of wij ermee kunnen instemmen. De minister stelde dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de economische schade, de effecten en de alternatieven. Ik denk dat er nog wel kansen zijn. Ik snap dat de minister kijkt naar de regio's, maar zij moet er rekening mee houden dat uiteindelijk niet alle regio's bereid zijn om bij te dragen, of dat wellicht niet kunnen. Dat moet ook worden meegenomen in het totaalplaatje waar de minister uiteindelijk op uit wil komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat plaatje kan de Kamer verwachten bij het volgende BO-MIRT in het najaar. Ik hoop dan het volledige plaatje te kunnen presenteren. De economische belangen zullen er een rol in spelen, evenals de bijdragen. Anders dan bij de wegen hebben wij hier gekozen voor een individuele aanpak. We zijn dus per regio gaan kijken. Ik denk dat ik de slotsessie ook weer gezamenlijk zal doen, want je ziet nu als effect dat iedereen zegt: niet bij mij. Toen wij de discussie voerden rondom de 250 miljoen zag iedereen dat het overal een tandje minder zou worden. Ik vind het van belang om te bezien hoe wij dit slim kunnen oplossen en hoe we zo veel mogelijk pijn kunnen voorkomen. Ik kan de bezuiniging echter niet wegpoetsen. Ik kan die ook niet gemakkelijk elders neerleggen bij Rijkswaterstaat waar het geen pijn zou doen. De gemakkelijke dingen hebben wij al gehad.

De **voorzitter**: Ik noteer als afspraak dat de minister toezeft dat zij in het najaar komt met de brede brief over de bediening en alle opties die in dat kader dan zijn bekeken. De brief over Limburg komt al snel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die brief komt voor het zomerreces, zoals ik de vorige keer aan de Kamer heb beloofd. Wij zijn daar al gevorderd mee. Als het goed is, zijn wij er binnenkort uit. Dan de crisis. Eerst iets in algemene zin. Hoe staat het in Brussel? België heeft aangekondigd dat het de EC gaat vragen de grote drogelandingvaart uit te roepen tot crisissector. Dat is nog niet formeel gebeurd, want België is nog bezig met de onderbouwing daarvan. Het is ook zeer complex. Wij hebben het een paar jaar geleden gedaan. Uit overlevering weet ik dat Brussel heel veel informatie vraagt, maar ik verwacht dat het verzoek volgende maand op tafel zal liggen. Dat is wat de Belgen aangeven. Dan start het formeel overleg op EU-niveau in het Transitiecomité Binnenvaart. De Commissie moet binnen drie maanden na indiening beslissen. Elk land wordt erover geïnformeerd. Ik heb mijn steun aan de Belgen toegezegd, al moeten we nog even afwachten waar de Belgen mee komen als het gaat om de steunaanvraag. Voor zover ik het nu kan overzien, is een en ander conform onze wens. Ik heb mijn Duitse ambtgenoot gevraagd om hetzelfde doen en ook steun te geven. Hij heeft daar al positief op gereageerd. Eind mei hebben wij een verkennend gesprek met de EC gehad, want je wilt wel weten waar het naar toe gaat. De lidstaten hebben hun zienswijze op de situatie in de binnenvaart al gegeven. Wij hebben grote zorgen. Dat is bekend, want vooral in de drogelandingvaart is sprake van een capaciteitsprobleem. Dat kun je alleen oplossen door capaciteit uit de markt weg te nemen en niet te wachten totdat de economie weer aantrekt, want dat duurt te lang. Het ministerie voert ook overleg met de nationale brancheorganisaties om te komen tot een gezamenlijke Nederlandse inbreng in het overleg in Brussel. De komende weken zijn er vervolgoverleggen. Ik heb er nogmaals bij de sector op aangedrongen om breed draagvlak voor de voorstellen te zoeken. Er zijn wel partijen in de sector die voorstellen doen, maar ze hebben elkaar nog niet gevonden.

Het is effectiever als je breed draagvlak hebt, maar ik gebruik in ieder geval ook alle individuele voorstellen.

De heer Kraaijeveld, voorzitter van het Transitiecomité Binnenvaart, voert het overleg daarover met de binnenvaartondernemers, de banken en de bevrachters. Vorige week heeft hij weer met alle banken gesproken, ook over hun rol in de crisis. In voorgaande jaren zijn veel kredieten verstrekt, in de verwachting dat het economisch tij aantrekkelijk zou zijn. ING heeft nu een rapport gepresenteerd waarin men zeer somber is over de toekomstmogelijkheden in de drogeladingvaart. De vraag is dan wel: wat nu? Wat zien de banken als hun verantwoordelijkheid op dit punt? Ik weet dat een andere bank nog veel dieper in dit vraagstuk zit. Iedereen kijkt ook een beetje naar die bank. Met die bank is afgelopen week ook gesproken over haar rol. Ik heb de laatste stand van zaken nog niet. Ik zeg er pas iets over als die bank zo ver is, maar niemand zet er druk op. De banken hebben aangegeven dat ze willen meewerken aan de voorstellen van het drogeladingcomité. Ze denken bijvoorbeeld aan coöperatievorming en dat soort zaken. Zodra het wat preciezer wordt, laat ik dat de Kamer weten. Het worden dus vooral collectieve arrangementen, voorstellen uit de sector in afstemming met banken en verladers. Zij weten dat ze hun rol zullen moeten spelen.

Dan de sloopregeling. Die is bedoeld om grote oudere drogeladingsschepen uit de markt te halen. Ik heb al eerder gezegd dat, als een dergelijke maatregel op voldoende draagvlak kan rekenen, ik bereid ben om die in te brengen in het komende overleg in Brussel. Een sloopregeling is alleen mogelijk in combinatie met een oud-voor-nieuwregeling, omdat de vrijkomende capaciteit anders weer wordt opgevuld met nieuwe schepen. Volgens mij zou je de resterende middelen in de Europese sloopfondsen – voor de drogeladingvaart is dat nog ongeveer 14 miljoen – daar goed voor kunnen inzetten. Ik ben daar voorstander van.

Dan het brengen van binnenvaartschepen naar andere werelddelen. Ook daar kijk ik met een schuin oog naar. Het is inderdaad een creatieve oplossing, maar omdat vanuit andere werelddelen nog steeds schepen bij ons worden besteld, kan ik me voorstellen dat wellicht een deel van de relatief nieuwe vloot daarheen kan worden gebracht. Dat moet voor de mensen daar wel aantrekkelijker zijn dan het laten bouwen van een nieuw schip tegen een lager arbeidsloon elders. Ook wat dat betreft moet je met meerdere partijen aan de slag, ook met de banken. Wat de banken betreft moet je nagaan of zij bereid zijn de schuld voor een deel af te waarderen, zodat het schip voor een lagere prijs naar een ander land kan.

De heer **De Vries** (PvdA): Dat klinkt positief en actief. De minister zet zich in voor het bevorderen van crisismaatregelen. Ik houd wel vol dat er van de banken nog het nodige moet komen. Ik heb de minister gevraagd om te overwegen het sloopfonds eventueel voor te financieren. Die 14 miljoen is verre van toereikend voor het uit de markt krijgen van die 200 of 250 schepen. Ik heb de minister ook gevraagd na te denken over een heffing voor schepen die in de grotere sector opereren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet eerst weten of de Europese Commissie dit steunt. Ik heb al gezegd dat zo'n maatregel in eerste instantie moet worden gedragen door de ondernemers en de banken, de veroorzakende partijen. Verder mag een overheidsbijdrage geen risico opleveren voor de rijksbegroting. Ik moet dat altijd zeggen van mijn collega van Financiën. Laten wij dus eerst de Europese besluiten afwachten. Daarna kunnen wij wellicht in zo'n voorfinancieringsdiscussie terechtkomen. Ik denk wel dat het moeilijk is om in tijden van bezuinigingen als overheid een voorfinancieringsrol te vervullen, maar ik loop daar nu verder niet op vooruit.

De heer **De Vries** (PvdA): Ik snap dat je voorzichtig moet zijn in financieel moeilijke tijden en dat dit voor de schatkist geen risico's en kosten met zich mag brengen, maar volgens mij zijn daar in het verleden afdoende afspraken over gemaakt, in die zin dat de overheid wel voorfinanciert, maar uiteindelijk niet meebetaalt. Ik denk dat dit echt nodig is zodat de sector het vervolgens zelf kan oplossen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mocht er worden besloten om te komen tot een sloopregeling, die niet uit de sloopfondsen kan worden betaald, of pas op een later moment, voeren wij de discussie opnieuw. Om nu een alsdan-voorfinanciering toe te zeggen, terwijl er nog niets ligt, vind ik risicovol. Laten wij te zijner tijd bezien wat verstandig is en hoe wij de sector er op een voor het Rijk niet risicovolle manier in tegemoet kunnen komen.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben wat minder enthousiast dan de heer De Vries. De minister heeft het over een overlegje. Zij wil vooral afwachten wat de Europese Commissie besluit. Waarom neemt de minister zelf geen maatregelen? De Belgen en de Fransen komen met een verbod om onder de kostprijs te varen. Dan doe je echt iets voor de binnenvaartschippers die het al heel moeilijk hebben. Ik ben niet, zoals de heer De Vries, voor allerlei extra heffingen, want de schippers hebben het moeilijk genoeg. Is de minister bereid om te kijken of er draagvlak is voor dit soort maatregelen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hier hebben wij het eerder over gehad. Volgens mij is er al motie ingediend over het varen onder de kostprijs, die Kamerbreed is afgestemd. België is hierop aan het studeren, maar daarvoor is een wetwijziging nodig. Zover is het dus nog niet. Voor mij raken al die voorstellen de principes van de vrije marktwerking, de prijsvorming, en de mededinging in Europees verband. Ik vind dat je dat niet zomaar moet doen. We hebben het de vorige keer over de Franse systematiek gehad. De Fransen hebben wetgeving die verbiedt om onder de kostprijs te varen. Ze kunnen geen wettelijke bodemtarieven opleggen, maar ze hebben die wetgeving. Het Franse voorbeeld om niet onder de kostprijs te mogen varen, is geen goed idee, want het betreft burgerlijk recht. Dat betekent dat die regel door de rechter kan worden toegepast wanneer een marktpartij daar een beroep op doet, maar dat is in Frankrijk nog nooit gebeurd. De Franse praktijk laat zien dat een dergelijke bepaling ook niet werkt. Ik heb van het Franse ministerie begrepen dat de bepaling nog nooit tot een veroordeling heeft geleid. Als we in Nederland wetgeving maken, moet je altijd kijken of die handhaafbaar is en werkelijk iets oplevert. In Nederland zou de minister van Veiligheid en Justitie er iets mee moeten doen, want het gaat om een bepaling in het Burgerlijk Wetboek, maar ik weet van hem dat hij daar niet op zit te wachten. We hebben het erover gehad. Er is dit jaar ook een motie ingediend, maar die is afgestemd.

De heer **Bashir** (SP): De minister trekt het heel breed. Zij spreekt meteen over de marktwerking, maar daar gaat het niet over. Het gaat om een verbod op het onder de kostprijs varen. Wat is er mis mee om te zeggen dat dit niet mag? Dan geef je de schippers een instrument in handen waarmee ze het vervolgens zelf kunnen uitvechten. Dan hoeft de minister van Veiligheid en Justitie niet op te treden. Deze minister hoeft ook niet op te treden. Er is nog steeds marktwerking, maar er is een grens, namelijk een ondergrens. Onder de prijs varen is ook niet slim, niet voor de schippers en niet voor de bevrachters, want op een gegeven moment hebben de bevrachters geen schippers meer, want die zijn failliet gegaan omdat ze steeds onder de kostprijs hebben gevaren. Dit instrument kunnen de schippers gebruiken. Wat is daar mis mee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap de vraag, maar het is een markt. Iemand mag zelf bepalen of hij al of niet onder de kostprijs gaat varen. Iemand kan op die manier voor een lading kiezen, omdat hij dan op de markt kan blijven en het schip niet leeg is. Het is ook heel moeilijk om te bepalen of iemand onder de kostprijs vaart, want de een heeft een duurder schip, de ander heeft meerkosten en weer een ander heeft meer bemanning nodig. Dit is heel moeilijk om te bepalen. Je zou dan moeten handhaven en in de administratie van de schippers moeten kijken of zij wel of geen reële kostprijs hebben gemaakt. Daarom hebben wij de marktwerking. Op basis daarvan moet je het zelf weten. Als je de hele tijd onder de kostprijs aanbiedt en je gaat failliet, dan is dat je eigen schuld. Er zit dus een prikkel in voor schippers om niet onder de kostprijs te varen. Ze kunnen dat hoogstens een enkele keer doen om in de markt te blijven. De heer Bashir en ik verschillen van mening over de marktwerking en de principes op dat vlak. Ik zie geen heil in zijn voorstel, ook niet vanwege de handhaafbaarheid, de inzichtelijkheid en de transparantie. Ik denk dat de markt zichzelf straft als je dat iedere keer doet. Ik blijf erop tegen. In het enige land dat dit in de wet heeft staan, blijkt het niet te werken.

De heer De Vries vraagt naar de aanpak van grote en kleine schepen en of daar onderscheid in kan worden gemaakt. De situatie voor grote en kleine schepen is verschillend. In de grote drogeladingvaart is sprake van overcapaciteit en is het te overwegen om te komen tot capaciteitsmaatregelen. In dat kader verwijs ik ook naar de crisismelding. Voor de kleine schepen ligt het iets anders. Daar speelt niet zozeer de overcapaciteit, maar veel meer de lage prijzen en het beperkt vermogen om te investeren. Wat dat betreft kijk ik vooral hoe ik de regeldruk kan beperken, zodat de exploitatielasten niet onnodig worden verhoogd. Ik zet mij in CCR-verband in om de meest knellende overgangsbepalingen voor technische voorschriften aan te pakken. Dat geldt voor alle typen schepen, maar in het bijzonder ook voor de kleinere schepen. Helaas heb ik daarvoor de unanieme steun van de CCR nodig, maar ik kijk daar specifiek naar.

Moet de garantieregeling scheepsbouwfinanciering niet tijdelijk worden stopgezet? Die regeling valt onder de bevoegdheden van mijn ambts-genoot van EZ. Het is een typische level-playing-fieldregeling. In andere Europese landen bestaan ook dergelijke regelingen. Zonder de regeling zouden schepen eerder elders worden gebouwd. Dat levert een ander probleem op, want voor dezelfde scheepscapaciteit in Nederland is het effect hetzelfde. De regeling is gericht op financiering door scheepswerven gedurende de bouwfase en niet op de afnemers van scheepswerven. De reders verlenen ook in de huidige economische situatie opdrachten voor het bouwen van schepen, waaronder innovatieve scheepsconcepten zoals LNG.

Ik kom bij het laden en lossen. De commissieleden hebben daar positief op gereageerd. De ChristenUnie vraagt of het wettelijk moet worden geregeld. De SP vraagt of er geen eeuwige regeling moet komen. We willen deze regeling niet voor de eeuwigheid, omdat die niet meer in deze tijd past. Ik verleng de regeling, omdat er sprake is van een crisissituatie, maar in principe is dat niet nodig en moeten verladers en vervoerders samen aan een nieuwe overeenkomst werken. Dat gebeurt momenteel ook, maar gelet op de lastige tijd heb ik ervoor gekozen om de regeling nog even te verlengen, omdat daarmee de rust een beetje wordt bewaard. Er is gevraagd wat de kansen zijn om het vervoer van gevaarlijke stoffen meer naar het water te brengen. Op basis van het PHS-onderzoek in Oost-Nederland blijkt het mogelijk om 9% van alle goederen van spoor naar water te laten gaan, zij het dat het langer duurt en duurder is. Ik denk dat zo'n verschuiving alleen maar optreedt als er onvoldoende capaciteit op het spoor is. Uiteindelijk moet de sector ook een beetje druk voelen om op een andere vorm over te gaan. Vanwege de gevaarlijke stoffen moet

elke vervoersvorm voldoen aan strenge internationale veiligheidsvoor-
schriften. Dat zit in het basisnet voor spoorvervoer, maar voor water geldt
het ook. Ook dan kom je langs gebieden waar mensen wonen. De
basisnet-wetgeving ligt nu in de Eerste Kamer, maar ik zie wel kansen
voor meer vervoer over water. Neem alleen Oost-Nederland als
voorbeeld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat onderzoek is niet voor niets uitgevoerd. Het
heeft gegevens opgeleverd waar je misschien iets mee moet. Mijn partij is
niet voor marktbeïnvloeding, maar bij vervoer over water kom je niet zo
dicht bij huizen als bij vervoer over spoor in bijvoorbeeld Overijssel. Gaan
wij hier nog iets concreets mee doen? Ik vind het lastig om de markt direct
te beïnvloeden. Partijen moeten dat eigenlijk zelf weten, maar als het de
veiligheid ten goede komt, kun je misschien kijken waar je iets zou kunnen
doen. Het onderzoek is per slot van rekening niet voor niets uitgevoerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dat doen in
samenspraak met de collega die het spoor doet. In het kader van het PHS
is er druk op de regio, want de vraag is waar je nog wel en waar je geen
gevaarlijke goederen kunt vervoeren. Dat geldt ook voor een aantal
andere regio's in het land. Ik ben sowieso bezig om vervoer meer naar het
water te brengen. We kijken ook waar we nog meer kunnen ontlasten en
waar wij partijen kunnen verlokken om een overstap te maken. Uitein-
delijk blijft het business. Als het dunder is of als het langer duurt, vraagt
een bedrijf zich af: what's in it for me? Waarom zou ik anders
overstappen? Het kan bijvoorbeeld zijn dat we niet meer dan een
bepaalde hoeveelheid capaciteit door een gebied laten gaan. Dan komt de
druk er vanzelf op. Ik blijf er met een actief oog naar kijken.
Dan de Boontjes. Men is blij met het project De Boontjes en de diverse
fasen, maar hoe zit het met de haven bij Harlingen die snel dichtslibt? Dit
project bestaat uit twee fasen, het weghalen van de drempel en het
verdiepen van de vaargeul. Het laatste deel wordt in het najaar aangepakt.
Gedurende de werkzaamheden zal de vaargeul ook openblijven. Vorige
week zaterdag is er een schip vastgelopen. Misschien dat dit de oorzaak
van de vraag was, maar het had niets te maken met de diepte van de geul.
De inschatting van de crisismanagers ter plekke was dat er een stuur-
mansfout is gemaakt. We monitoren de diepte van de vaarweg. Deze
wordt gebaggerd waar nodig. Er is ons geen dichtslibbing van de haven
Harlingen zelf bekend.

Dan de fusie van drie grote rederijen. Ik juich de samenwerking tussen de
binnenvaartondernemingen toe. Dit leidt tot een versterkende schakel in
de logistieke keten. Een en ander moet wel binnen de mededingingsregels
plaatsvinden. De ACM heeft de toezichthoudende rol en die kijkt ernaar. In
principe ben ik er wel positief over.

Er is gevraagd of ik bereid ben het multimodaal voorlichtingsbureau te
ondersteunen met expertise. Ik vind het prima dat de sector met een
multimodaal voorlichtingsbureau start. Dat is een goed initiatief. Het is
goed dat de sector de voorlichting op een professionele manier oppakt.
Het lijkt mij belangrijk dat de sector dat eerst zelf doet. Uiteraard ben ik
bereid om te helpen bij specifieke vragen. Ik heb niet zomaar menskracht
die ik voor altijd ter beschikking kan stellen, maar als specifieke expertise
gewenst is, kan men bij ons terecht. Hetzelfde geldt voor de Innovatie-
schuur. Er is gevraagd of ik bereid ben om die te financieren. De eerste
keer dat wij daarover spraken, was naar aanleiding van een vraag van
mevrouw Dik-Faber. De Innovatieschuur is bedoeld als eenvoudige en
goedkope manier om scheepsmotoren schoner te maken. Ik onderschrijf
het belang om de bestaande vloot sneller schoon te krijgen. De initiatief-
nemers hebben mij voorstellen toegestuurd. Ik ga die de komende weken
bestuderen en ik zal bezien ook of ik die financieel kan ondersteunen. Ik
heb al eerder 2,5 miljoen geïnvesteerd in milieuveterbeterplannen. Het

bedrijfsleven werkt ook aan emissiereductie op bestaande schepen voor een betaalbare prijs. Een en ander hangt verder af van de voorstellen en de kosten ervan.

De heer De Vries vraagt waarom ik moeilijk doe over een ontheffing van een ligplaatsverbod voor het bedrijf De Groot aan de Hollandsche IJssel in Nieuwerkerk aan den IJssel. RWS voert als vaarwegbeheerder een restrictief ligplaatsenbeleid voor de Hollandsche IJssel. Ik heb de locatie zelf gezien, want ik heb er onlangs gevaren. Dat beleid is bedoeld voor het realiseren van een vlot en veilig langsvarende scheepvaart. De locatie voldoet niet, omdat de vaarweg ter plekke te smal is. Dat was al bekend bij de aanvrager. De eerdere aanvraag voor een ligplaatsontheffing is in 2011 afgewezen. Toen is er geen bezwaar gemaakt. Ik ben bereid om opnieuw met de firma De Groot in overleg te gaan om te kijken of wij een oplossing kunnen vinden, maar het probleem is dat men aan de andere kant dicht tegen gemeentegrond aan zit. Ik kan me voorstellen dat, als je een stukje opschuift, het probleem is opgelost, maar de gemeente stelt dat dit niet kan, omdat het gemeentegrond is. We moeten dus kijken wat er wel en niet kan. De veiligheid van de scheepvaart mag in ieder geval niet in het geding komen.

De heer **De Vries** (PvdA): Het is fijn dat er wordt gekeken naar dit specifieke geval, maar ik heb het meer als voorbeeld gebruikt voor zaken waarbij regelgeving zich soms verzet tegen de uitbreiding van mogelijkheden om tot meer vervoer over water te komen. Dat moet eigenlijk het doel blijven. Dit is een voorbeeld, maar er is vaker sprake van knellende voorschriften die de mogelijkheden tot vervoer over water beperken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geldt voor van alles. Algemene regelgeving kan een specifiek idee nog wel eens tegenhouden. Dat is straks een van de voordelen van de omgevingswet, want dan ontstaat er meer afwegingsruimte voor de regelgeving waardoor er betere besluiten kunnen worden genomen. Nu moet heel specifiek naar een casus worden gekeken om te bezien of er kan worden afgeweken van de regelgeving. Daarom ben ik specifiek ingegaan op deze casus. Ik ben het met de heer De Vries eens dat de houding zou moeten zijn dat we dingen mogelijk maken in plaats van onmogelijk. Dat laat onverlet dat mijn mensen zich moeten houden aan wet- en regelgeving. Daarom is het fijn als zich specifieke cases voordoen, want die bieden de mogelijkheid om te bezien hoe een bepaald probleem toch kan worden opgelost.

Dan de verzelfstandiging van het Havenbedrijf. De heer Bashir vond dat die maar weinig toegevoegde waarde had. Hij wees op een rapport van de gemeente Amsterdam. Ik ken dat specifieke rapport niet, maar ik weet dat dit een eindeloze discussie in Amsterdam is geweest, waarbij alle voors en tegens eindeloos zijn afgewogen. Ik sta volledig achter de verzelfstandiging. Ik heb altijd aangegeven dat je in deze tijd van globalisering en toenemende goederenstromen over zee altijd moet kunnen reageren op commerciële opportuniteiten. De Rotterdamse haven kan dat. Men kan daar ook participeren in andere havens in de wereld. Dat was voor de Amsterdamse haven heel moeilijk toen die nog voor 100% een overheidsbedrijf was. Dat werd niet gewaardeerd door alle andere havens wereldwijd. Er worden ook andere grotere zeehavens verzelfstandigd, zoals Zeeland en Groningen. Rotterdam heeft sinds 2004 bewezen dat een haven zeer succesvol kan worden na verzelfstandiging. Ik zie daar geen enkel probleem in. Ik juich dat ook toe. Ik heb dat ook altijd aangegeven in de richting van de gemeente Amsterdam. Ik ben niet van plan om daar enig stokje voor te steken. Mijn collega van Financiën kan besluiten over een eventuele deelneming van het Rijk in het Havenbedrijf van Amsterdam waarover nog wel eens wordt gesproken. Ik vind het in ieder geval belangrijk dat de Noordzeegemeenten gaan deelnemen, waardoor

niet alleen de lasten, maar ook de lusten worden verdeeld. Deelneming van de havens over en weer, die ook vaak ter discussie staat, sluit ik ook niet uit. Kortom, ik denk dat de verzelfstandig wel degelijk toegevoegde waarde heeft.

Er is nog gevraagd of ik bereid ben om BLN in 2014 financieel te ondersteunen. Ik heb het transitieproces en het Transitiecomité Binnenvaart drie jaar financieel gesteund. Eind 2013 is steeds de horizon voor beëindiging geweest. Nu BLN per 1 januari 2014 wordt gerealiseerd, zie ik geen reden meer voor voortzetting van de financiering. Dat zou ook vreemd zijn ten opzichte van andere organisaties die dezelfde rol vervullen. Ik ben de afgelopen jaren wat dit betreft altijd duidelijk geweest. Wat mij betreft is na drie jaar, waarin wij intensief menskracht hebben geleverd en budget, de tijd gekomen om ons terug te trekken, ook omdat BLN nu gaat fuseren. Voorzitter. Dat was het.

De **voorzitter**: Dank. Ik schat in dat er behoefte is aan een tweede termijn, ook gelet op de komst van de heer De Rouwe. Ik constateer dat de collega's er geen bezwaar tegen hebben dat de heer De Rouwe met zijn tweede termijn begint, omdat hij wellicht nog wat nieuwe elementen aandraagt. Ik neem aan dat de heer Der Rouwe er genoeg mee neemt dat de minister eventueel verwijst naar haar antwoord in eerste termijn. De andere sprekers hebben voor hun tweede termijn nog twee minuten. Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank voor uw coulance. Ik zal het als volgt doen. Ik ken de antwoorden van de minister op papier. Ik schat ongeveer in welke antwoorden ze zojuist heeft gegeven. Anticiperend daarop doe ik mijn tweede termijn.

De **voorzitter**: Op die manier hoeft u nooit meer voor een eerste termijn te komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begin met de sluisbediening. Ik kan me voorstellen dat de minister wat dat betreft een afwachterende houding heeft aangenomen en heeft gezegd in het najaar met een voorstel te komen. Dat is het bekende verhaal. Ik breng wat dit betreft een tweetal piketpaaltjes aan. Mijn fractie heeft sterk het idee dat dit allemaal op het bordje van de regio's wordt gelegd. De regio's gaan of bloeden of betalen. Welke rol kan bijvoorbeeld het havenbedrijf vervullen, want dat heeft veel belang bij achterlandverbindingen? Ik wil graag weten of het voorstel aangaande Limburg, dat wellicht al rond is, een precedent is voor de rest. Ik ben benieuwd welke congestie dit gaat veroorzaken op de weg. Ik denk dat dit het paard achter de wagen spannen is. Hoe kan het dat we in Oost-Nederland, Brabant en op andere plekken tientallen miljoenen investeren in de infrastructuur, het water, en de vaarwegen, en vervolgens zeggen dat er geen gebruik van mag worden gemaakt? Dat is hetzelfde als een snelweg neerleggen en zeggen dat er niet op mag worden gereden. Dat is het paard achter de wagen spannen. Het rapport van ING over de problemen als gevolg van de crisis vind ik dapper. ING gaf aan dat het probleem structureel is dan aanvankelijk is gedacht, namelijk dat sprake was van een tijdelijke crisis en dat de droge lading het grote probleem is. Waarschijnlijk heeft de minister zojuist aangegeven dat zij wacht op Europa. Ik vind dat wij niet moeten wachten op Europa, maar dat wij een tweesporenbeleid moeten voeren. Ik verzoek de minister om actief met de banken om de tafel te gaan. De banken zijn tot op heden vrij stil geweest. ING begint nu uit haar schulp te kruipen. Het ING-rapport legt de vinger op de zere plek. Ik ben benieuwd of er recent al gesprekken met de banken zijn geweest. Is de minister bereid om met de banken te spreken over het verhaal van ING en de Kamer hierover na de zomer te informeren?

Ik vind het moeilijk om het nu al aan te kaarten, maar ik maak mij er grote zorgen over. In het noorden, mijn eigen provincie, heeft de afgelopen weken een aantal lelijke omgevallen plaatsgevonden tussen beroepsvaart en recreatievaart. Ik vind het ingewikkeld om te reageren op incidenten, maar het echte vaarseizoen, het echte recreatieseizoen moet nog starten, omdat het mooie weer tot nu toe achterwege is gebleven. Ik ben benieuwd of de minister mijn zorgen deelt. Ik kan niet nagaan of er op dit moment al of niet sprake is van meer ongevallen, maar ik maak mij daar zorgen over. In het verleden zijn er campagnes geweest. Ik krijg daar graag een reactie op.

Dan de BBZ. De vorige keer kon ik alleen het eerste deel van het algemeen overleg bijwonen, nu het tweede deel. Daarmee heb ik het mooi compact afgerond, maar toen heb ik aandacht gevraagd voor de BBZ. Het ministerie heeft de kwestie juridisch in gang gezet. Dat is heel goed. Alle steun daarvoor, maar het is nog niet afgerond. Zijn er nog actuele ontwikkelingen te melden? Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen in een eventueel VAO. Hetzelfde geldt voor de sluisbediening waarover ik in het begin heb gesproken.

De voorzitter: We kijken nog even wie van de sprekers dat al eerder heeft aangegeven, want dat is wel zo reëel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Welke motie heeft de heer De Rouwe in gedachten? Hij wacht het antwoord van de minister niet eens af wat dit betreft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is gebruikelijk dat je een motie in tweede termijn aankondigt. Of ik het leuk vind of niet, dit is mijn tweede termijn, dus ik kan niet anders. Het verhaal rond de BBZ komt overeen met mijn eerste termijn de vorige keer. Wij vinden dat het ministerie de procedure niet alleen moet opstarten, maar ook afronden. Ik denk dat daar gegronde redenen voor zijn. Dat zal ongeveer de strekking van de motie worden.

De heer **De Vries** (PvdA): Ik dank de minister voor haar toezegging over de € 15.000 voor de bruine vloot. Daarmee is het VAO volgens mij niet meer noodzakelijk.

Dan de crisisaanpak. Ik ben het voor een deel met de heer De Rouwe eens. Natuurlijk is het heel goed om te opereren op Europees niveau en de banken te benaderen. Hij vindt ING moedig. ING vindt vooral dat anderen iets moeten doen, maar er staat in het rapport niet wat ING zelf denkt te doen. ING is overigens niet de grootste speler, want een andere bank zit er veel dieper in. Ik denk dat wij de banken duidelijk moeten maken dat het in hun eigen belang is om mee te doen aan oplossingen. Ik sprak wel over een heffing, maar ik had het over een heffing per ton laadvermogen van de grotere schepen, de schepen die er belang bij hebben dat er sanering plaatsvindt in de drogeladingsector. Ik denk dat het anders niet lukt om 250 schepen uit de vaart te halen. Natuurlijk is er daarnaast nog veel andere creativiteit nodig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben het eens met de heer De Vries dat ING weliswaar een analyse geeft, volgens mij een juiste analyse, maar verder in het rapport geen actieve houding aanneemt. ING legt de vinger op de zere plek, maar wellicht moet ING door de overheid worden gedwongen tot meer actie. Is de heer De Vries dat met mij eens? De heer De Vries noemde de Rabo niet, maar hij doelde er wel op. De Rabo heeft een heel grote portefeuille in de binnenvaart, maar de bank houdt zich ontzettend stil. Wordt het geen tijd dat de banken hier in de Kamer uitleggen waarom ze niets doen? In die zin plaats ik ook vraagtekens bij hun zorgplicht van destijds. Of moeten wij de minister gewoon vragen om de banken hier nadrukkelijk op aan te spreken?

De heer **De Vries** (PvdA): Ik heb in alle debatten die wij tot nu toe over de binnenvaart hebben gehouden steeds aangedrongen op het veel actiever onder druk zetten van de banken. Het kan helpen om de banken te vragen hier uitleg te geven, maar misschien moeten we beginnen met het nog nadrukkelijker bij hen aan tafel schuiven, met de sector samen concrete plannen voor te leggen en de banken te vragen een aandeel daarin te leveren. Ik weet dat de heer Kraaijeveld ermee aan de gang is, maar de druk mag omhoog. Ik deel de analyse in het rapport, maar ik mis de eigen bijdrage in de oplossingen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Stel dat het moeizaam blijft. Ik zie de initiatieven van de binnenvaartsector ook. De sector doet haar best, maar komt er maar moeizaam doorheen. Volgens mij wordt de sector steeds met een kluitje in het riet gestuurd. Uiteindelijk moet iemand zeggen: nu is het genoeg. Deelt de heer De Vries mijn analyse dat de minister dan met de vuist op tafel moet slaan en de partijen om de tafel moet roepen in plaats van alleen verkennende gesprekken te voeren zoals nu gebeurt?

De heer **De Vries** (PvdA): Ik heb aangedrongen op maximale druk. Als daarbij hoort wat de heer De Rouwe zegt, reken ik dat ook tot mijn bijdrage. Ik wil echter eerst van de minister horen in hoeverre zij de druk nog verder kan opvoeren.

Wat de CCR betreft heb ik kennisgenomen van de schriftelijke reactie dat dit in internationaal verband moet worden geregeld. Ik snap dat, want dat is al eerder gewisseld. Uit alle gesprekken daarover is gebleken dat, als er meer druk op de gesprekken wordt gezet, bijvoorbeeld als het gaat om schepen met een bouwjaar voor 1976, waar de problemen zo langzamerhand echt knellend worden – op 1 januari 2015 gaat voor die schepen de volgende tranche in – en als de communautaire regelgeving wordt geharmoniseerd, je die schepen al enorm helpt. Dat moet een bespreekbare oplossing zijn. Wat is de concrete inzet van de minister op dit punt? Ik suggereer om daarmee te beginnen.

Het openhouden van de vaarwegen is een zwaar punt voor mijn fractie. We snappen dat er moet worden bezuinigd, maar wat hier gebeurt, is dat een openbare weg wordt afgesloten, een openbare weg die je eigenlijk meer wil benutten voor veel meer vervoer over water. Het is echt iets anders of je een vaarweg grote delen van de dag afsluit dan dat je wegwerkzaamheden uitvoert. Dat geeft belemmering en vertraging, maar hier sluit je voor een deel van een etmaal de weg af. Wat betreft een regionale bijdrage, de verschillen tussen regio's zijn enorm. Er zijn regio's, provincies met een flink kapitaal, maar de provincie waar ik woon, en ook Drenthe, hebben dat kapitaal niet op de bank. Ik vind dat er ook naar andere oplossingen moet worden gezocht waarbij profijt een rol in de bijdrage kan spelen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik weet niet of het handig is om wat de banken betreft heel opzichtig te acteren. Ik vind uiteraard dat de banken een belangrijke rol hebben, omdat ze financier zijn en in het verleden heel gul zijn geweest als financier. Daarom hebben wij nu dit probleem. Daar komt bij dat de scheepssector een sector is met investeringen die langdurig meegaan. Als het niet zo goed gaat, of als het beter gaat, vraag en aanbod komen heel langzaam bij elkaar. De markt reageert in ieder geval niet snel genoeg op economische omstandigheden. Dat is heel lastig. Ik ben het met de collega's eens dat de banken een rol hebben, maar ik weet niet of het opschiet als we ze in het openbaar aan de kaak stellen. Misschien werkt dat averechts. Ze moeten wellicht meer in stilte acteren. Wat de heer Kraaijeveld doet, vind ik verstandig.

Dan de CCR. Misschien moet de EU de regelgeving aanpassen aan de regels van de CCR, maar de CCR moet zelf bedenken dat men af en toe wat minder regels moet vaststellen. Ik denk aan zaken als lichtdoorla-

tendheid, kluisgaten, de stahoogte in de slaapkamer en de lengte van de bedden. Ik vraag me af waar men het dan over heeft. Ik wil bijna het omgekeerde zeggen. Sommige regels moeten wel in verband met de veiligheid, maar er zijn regels bij waarvan je je afvraagt wat ze voor zin hebben.

Dan de sluisbediening. Ik begrijp heel goed wat de heer De Rouwe zegt. We leggen sluizen aan in het oosten van het land, maar vervolgens schroeven we de frequentie van de bediening naar beneden. Ik heb er vertrouwen in dat de regio zelf, eventueel in overleg met de minister, in het najaar met een aanvaardbare oplossing komt. We hebben nu eenmaal te maken met bezuinigingen. Daar heb ik begrip voor, maar ik hoop dat wij die kunnen ombuigen in kansen, efficiency, besparing, innovatie en samenwerking in de regio.

Dan de zwaveluitstoot en de NO_x-gebieden, de NO_x-emission Control Area's (NECA) in de Noordzee. We hebben nu eenmaal te maken met de regels voor zwavelreductie. Het wordt heel lastig om daaraan te voldoen. De scheepvaart beluisterend, is het de vraag of je dan wel voldoende brandstof kunt krijgen. Misschien moeten we bekijken hoe we dit de sector kunnen laten opvangen, zodanig dat de regeling minder snel hoeft te worden ingevoerd. Het is een lastige, maar waarom moeten wij wat betreft de NO_x-emission Control Area's mee vooroplopen als het gaat om de Oostzee en de Noordzee? Kunnen wij hier geen halt aan toeroepen? Dan is er wereldwijd sprake van een level playing field, want dat is van belang voor de binnenvaart in Europa. Op wereldniveau moet de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een voortrekkersrol hebben, maar het gaat mij om gelijke regels. Wij moeten niet vooroplopen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik dank de minister voor haar antwoord in eerste termijn. Over de crisis in de binnenvaart sprak de minister haar steun uit in de richting van haar Belgische collega, samen met de Duitsers. Er zijn ook al verkennende gesprekken gaande. Kan de minister ons daar meer over vertellen? Hoe groot schat zij de kans in dat de Belgische aanmelding er door heen komt? Ik heb ook gevraagd naar de standpunten van de andere Europese landen.

Dan de banken. Ik heb goed naar de minister geluisterd. Ze zegt dat de druk erop zit, zeker als het gaat om de verantwoordelijkheid van de banken. De minister gaf ook aan dat er nog wel wat naar buiten gaat komen. Wil de minister toezeggen dat zij de Kamer over een en ander informeert? Wanneer kunnen wij die informatie verwachten? Dan kan de Kamer haar eigen afweging maken. Het lijkt mij goed, gelet op de antwoorden van de minister in eerste termijn, nog even af te wachten waar die druk uiteindelijk toe leidt.

Dan de vaarwegen. Ik heb daarover genoeg gezegd. De minister moet bezuinigen. Ik begrijp dat. Ik begrijp ook dat zij op een gegeven moment aanloopt tegen de grenzen van de apparaatskosten en dat men het op een gegeven moment in de service gaat voelen. Gelet op het belang van de vaarwegen en het feit dat de overheid daar de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd, benadruk ik dat, als die bezuiniging moet worden ingevuld, dit slim en verstandig moet gebeuren, wat mij betreft via alternatieven en niet zozeer door het korten op de bedieningstijden van de sluizen. Ik heb tegen de minister gezegd dat ik wil wachten op het voorstel. Ik ga niet meteen met een motie zwaaien, maar ik wil wel met de minister afspreken dat, als het voorstel komt, de Kamer de ruimte krijgt om er nog wat van te vinden en eventueel nog wat te veranderen. Het voorstel moet dus niet in beton zijn gegoten. Dat voorbehoud wil ik nog maken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben mijn betoog begonnen met de bezuinigingen op de sluisbediening. Ik heb goed geluisterd. Ik proef bij de minister het ongemak dat ikzelf voel. Je investeert veel in de vaarwegen. We hebben met elkaar afgesproken dat we meer vervoer van weg en

spoor willen halen en de binnenvaart op die manier willen stimuleren. Deze maatregel gaat daar lijnrecht tegenin. De minister gaat haar best doen om de gevolgen van deze pijnlijke maatregel zo veel mogelijk te beperken. In het najaar komt zij erop terug. Ik zal de voorstellen dan toetsen, want dit is voor de ChristenUnie niet aanvaardbaar. Wij zullen er in het najaar verder over spreken. Ik ben heel benieuwd naar de plannen van de minister en welke mogelijkheden zij ziet, in overleg met de regio's. De regio's staan ook voor bezuinigingen. Als wij daarop moeten varen, is dat ook een onzekere factor.

De minister voelt er niets voor de regeling laden en lossen tot in het oneindige te verlengen. Zij heeft gekozen voor twee jaar. De sector is nu in overleg. Misschien is de minister bereid om de regeling te verlengen, totdat er binnen de sector afspraken zijn gemaakt. De minister is ook ingegaan op de sloopregeling, maar volgens mij geldt die regeling vooral voor de grote schepen. Wat ik nu zie gebeuren, is dat via een koude sanering ook veel kleine schepen uitvallen, waardoor straks een groot deel van Nederland wellicht niet meer via de binnenvaart bereikbaar is. Graag een reactie daarop. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer De Vries over de CCR-regels. Ik heb gevraagd om BLN ook in 2014 te financieren. De minister wijst op de afspraak over de deadline en het feit dat zij al drie jaar heeft gefinancierd. Ik vind een stevige organisatorische basis ook heel belangrijk. Is de minister bereid om wat betreft de menskracht te kijken wat er nog mogelijk is?

De heer **Bashir** (SP): Ik vond het gestelde door de heer De Rouwe over de antwoorden van de minister goed gelukt. Hij gokte een beetje, maar hij deed dat best goed. Eigenlijk was het niet verrassend wat de minister zei. Op die manier doet zij het al jaren: overleggen, overleggen, ze komt er later op terug, het moet uit de sector komen, maar uiteindelijk gebeurt er helemaal niets. In die zin is de minister best succesvol in haar verdragings-tactiek, maar hoe lang kunnen wij dat volhouden? De crisis gaat onverminderd door, maar het gaat om mensen, gezinnen, kinderen, mensen met zware financiële problemen, mensen die failliet gaan. Je kunt het beleid niet op deze manier doorzetten. Waarom kan de minister op veel beleidsterreinen daadkrachtig optreden, bijvoorbeeld als het gaat om de aanleg van wegen, maar niet op dit beleidsterrein? Als zij ook dat nog succesvol zou doen, hoeven er in de toekomst misschien minder wegen te worden aangelegd. Waarom is de minister op dit terrein zo afwachtend? Ik wil meer daadkracht van de minister, want tot nu toe schiet het niet op. Dan de sluisen. De minister gaat tegen de regio zeggen dat zij een bezuiniging gaat doorvoeren over de rug van de regio, want de regio moet betalen. Het is slikken of stikken. De regio's die geld hebben, kunnen misschien nog een beetje onderhandelen, maar veel andere regio's hebben geen geld. Zij staan echter voor dezelfde uitdaging. Ik ben benieuwd waar zij het geld vandaan halen om de bezuiniging op te vangen. Ik wacht de verdere plannen van de minister wat dit betreft af. De minister heeft geen antwoord gegeven op mijn vraag over de CCR en haar daadkrachtig optreden tegen de absurde CCR-eisen. Dan de rol van de banken en het rapport van ING. Ik heb al veel eerder gezegd dat de banken hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Dat hebben ze jarenlang niet gedaan. Tot nu toe was de Kamer terughoudend en wilde zij via diplomatie bezien hoe een en ander zou kunnen worden opgelost. Ik vind het goed om de banken een keertje op het matje te roepen in de Tweede Kamer. Laat ze maar uitleggen waarom ze met dit beleid doorgaan. Ik steun de collega's die de banken op het matje willen roepen.

De **voorzitter**: Dank. Dat was de tweede termijn van de Kamer. Het woord is wederom aan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Eerst de vragen van het CDA. Ik beantwoord ze niet allemaal, want ik ga ervan uit dat de heer De Rouwe de eerste termijn met liefde zal teruglezen. Dan de rol van het havenbedrijf bij het meebekostigen van de sluisbediening. De gesprekken met de regio's lopen. Ook de havens nemen wij mee in die gesprekken. Zij spelen er dus een rol in. Een specifieke bijdrage van havenbedrijven is mogelijk, afhankelijk van de gesprekken met de regio's. Er zijn havens in de regio, maar het Havenbedrijf Rotterdam als grote partij is er ook nog. Het Havenbedrijf Rotterdam investeert heel veel in de Maasvlakte 2 en participeert ook in het regionaal overleg. Samen met RWS wordt geprobeerd om de binnenvaart zo goed mogelijk te bedienen. Ik ben bereid om dit onderwerp specifiek bij het Havenbedrijf onder de aandacht te brengen, want wellicht ziet het een groter belang dan alleen het eigen regiobelang. Ook de andere havens betrekken wij bij de discussie. De discussies die nu lopen met de regio's gaan over: als wij een x bedrag moeten bezuinigen, zou dat consequenties kunnen hebben voor de bedieningstijden; wat willen jullie als alternatief? Wel 7 maal 24, maar minder mensen, of sommige uren geen bediening, maar op andere momenten meer menskracht? Dat zal heel erg per regio verschillen, want de ene regio heeft 's avonds wel verkeer, maar een andere regio niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank voor de toezegging op het eerste punt. Ik denk dat daarop de nadruk moet liggen, maar mijn vraag ging over het tweede punt. Het gevaar van de onderhandelingen met de regio's is dat zij een voorkeur uitspreken, uitgaande van hun eigen schaal, maar op die manier kan het voor de binnenvaartschipper volstrekt onoverzichtelijk worden, want er kunnen regionale deals worden gesloten. Ziet de minister dat risico? Zou het niet beter zijn om juist de binnenvaartschippers hierover om advies te vragen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in eerste termijn al aangegeven dat Schuttevaer ook met alternatieven wil komen op sommige punten. Ik sta daar open voor. Ik heb ook aangegeven wat voor mij de criteria zijn. Ik heb het dan over het internationaal kernnet, de hoofdvaarwegen en de minder belangrijke vaarwegen. Er zijn plekken waar je absoluut niet wilt tornen aan de beschikbaarheid van zeven maal 24 uur, maar er zijn ook plekken waar dat beter zou kunnen. Dat heeft alles te maken met wat voor de binnenvaart logisch is en wat voor de binnenvaart de belangrijkste wegen zijn.

De vergelijking met een weg waar je niet op mag rijden, gaat wat ver. Dat zou betekenen dat die altijd dichtgaat, maar wat mij betreft zijn er meer mogelijkheden. Dat heb ik ook in eerste termijn betoogd. Je kunt overgaan tot minder bediening, met langere wachttijden, of meer bediening op afstand. Bij sommige sluizen kijken wij daarnaar, maar bij andere zal dit wellicht op termijn gebeuren. Ik zoek samen met de regio's naar een oplossing voor de bezuiniging, die zo min mogelijk effect heeft op het bedieningsniveau, maar ik kan de problemen niet ongedaan maken.

De rol van de banken is nadrukkelijker aan de orde gekomen. Ik heb al verteld dat de heer Kraaijeveld vorige week met alle banken heeft gesproken. Hij heeft aangegeven dat het tijd wordt dat zij ook maatregelen gaan nemen, onder andere naar aanleiding van het rapport van ING, waarin de problematiek wordt aangegeven, al wordt er over de oplossing gezwegen. ING is inderdaad niet de enige bank. Het is dapper dat het probleem wordt opgeschreven, maar het zou dapperder zijn als een eerste poging was gedaan om de eigen verantwoordelijkheid aan te geven. Het betreft echter meer banken. Ik heb al eerder toegezegd dat, als dat nodig is, ikzelf in stelling kan worden gebracht. De heer Kraaijeveld voert de gesprekken eerst, want hij wil weten waar de banken mee komen, voordat hij met grover geschut komt. Met andere woorden, ik ben bereid om het

ook op mijn niveau te doen. Als de Kamer er ook gesprekken over wil voeren, lijkt mij dat goed, al is en blijft het een markt. Dat is dezelfde discussie die ook in de vastgoedsector speelt. Je kunt als Rijk niet zo maar zeggen dat een bank moet afschrijven. Je moet veel meer praten over wat verstandig is en of het probleem niet veel groter wordt als iedereen op zijn centen blijft zitten. Dan gaan steeds meer schepen failliet en worden ze steeds goedkoper op de markt dan wanneer je je pijn neemt als investeerder. Ik ben het dus met de Kamer eens dat de druk op de banken steviger moet worden, maar laten wij dat via de geëigende weg doen. Ik wacht nu eerst af hoe de gesprekken verlopen. De commissie kan haar eigen gesprekken voeren.

Dan de ongevallen in de beroepsvaart- en recreatievaart. Ik weet niet of zich nu veel ongevallen voordoen. Er zijn enkele ongevallen bekend, maar het gaat niet altijd om de recreatievaart. Afgelopen vrijdag had een Duitse tanker een aanvaring, maar niet met een boot van de recreatievaart. Vanmiddag was er een ongeval met een motorjacht op het Prinses Margrietkanaal, dat in aanvaring is gekomen met een binnenvaartschip, waarbij twee mensen ernstig gewond zijn geraakt. RWS heeft hulp aangeboden, maar er is ons geen substantiële stijging van het aantal ongevallen bekend. Het zou een samenloop van omstandigheden kunnen zijn. We zijn op de hoogte van de laatste stand van zaken. We houden alle stukken in de gaten, omdat we ook analyses willen maken van het waarom en hoe een en ander een volgende keer kan worden voorkomen. Ik heb in eerste termijn geantwoord op de BBZ.

Er vindt geen vergadering plaats waarbij Nederland niet benadrukt dat wij af willen van de CCR-overgangsregelingen. Herhaalde pogingen om tot generiek uitstel te komen, hebben helaas beperkt resultaat gehad. Ik heb hier steeds teruggekoppeld wat is gelukt, maar ook wat niet is gelukt. Het probleem is dat wij het altijd in unaniem verband moeten doen. Op andere punten zijn wij er heel blij mee. Het is goed dat er niet zo maar tol kan worden geheven op de Rijn in Duitsland, maar op dit soort punten zijn wij er niet blij mee. De andere lidstaten willen de principes van de overgangsbepalingen en -termijnen intact houden. Ze zijn alleen bereid om over alternatieven voor specifieke knelpuntbepalingen te praten. Ik blijf het constant opvoeren. Ik blijf er ook over zeuren. Ik heb het er ook met individuele collega's over. Op mijn aandringen heeft de CCR eind 2012 besloten om voor drie bepalingen met onevenredig hoge nalevingskosten een uitzondering te realiseren en tot 2015 uitstel te verlenen. Daar wordt nu aan gewerkt, maar ik heb nog meer wensen dan alleen die drie bepalingen. Ik blijf er dus op hameren. De Kamer kan zeggen dat er nog meer druk op moet, maar het is en blijft een comité waarin unanimiteit is vereist. Dat wil zeggen dat de anderen er aan het eind ook in moeten meegaan.

De heer **Bashir** (SP): Ik waardeer de successen die de minister heeft behaald, maar er zijn nog veel zaken die heel sneu uitpakken voor de binnenvaartschippers. Misschien wil de minister nog een keer bilateraal nadere gesprekken voeren. Op die manier kun je volgens mij het meeste succes behalen. Dan kun je foto's laten zien. Je kunt uitleggen waar het over gaat. Ik denk dat de minister dan meer kan bereiken dan via de CCR zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat doe ik ook. Ik heb het er onlangs ook nog met collega Ramsauer over gehad. Ik neem direct de vraag van mevrouw Hachchi mee hoe andere collega's tegen de crisis aankijken. De crisis wordt in diverse landen anders ervaren. Sommige landen zien gewoon geen noodzaak tot bewegen, omdat het bij hen anders aankomt. Andere landen hebben nog geen positie ingenomen. Er is alleen verkennend gesproken over de situatie in de binnenvaart. Formele standpunten worden pas ingenomen nadat België de crisis-

melding heeft gedaan. In Nederland en België is sprake van een grote overcapaciteit. In de drogeladingvaart zien we dalende prijzen met verdringingseffecten voor kleine schepen. Duitsland daarentegen heeft zijn aandeel binnenvaart de afgelopen jaren licht zien stijgen. Duitsland zegt weinig van de overcapaciteit te merken. Frankrijk herkent het beeld van Nederland en België deels en is bereid te praten over eventuele maatregelen. In de landen om ons heen zijn er dus verschillen. Die hebben als effect dat de een er meer bovenop zal zitten, terwijl de ander aangeeft dat het bij hem wel loopt en dat het niet zo erg is dat elders sprake is van een slechtere situatie, omdat dit voor hem beter zou kunnen zijn. Ik zeg het hardop, maar zo is het.

De heer **Bashir** (SP): Vandaag is het mooi weer. We krijgen, hoop ik, een mooie zomer. Kan de minister haar collega's niet een keer informeel uitnodigen voor een etentje? Dan kunnen ze het hierover hebben. Op die manier bereiken wij hopelijk wat meer. De tijd gaat snel. Straks is het geen zomer meer, ook niet voor de schippers. Dan hebben wij echt een probleem, ook de binnenvaartschippers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen mooi weer nodig voor een etentje. De onderhandelingen met de heer Ramsauer heb ik onlangs ook tijdens een etentje gedaan, met slecht weer. Mooi weer is overigens gunstiger voor de binnenvaart, zeker als de rivieren wat lager komen te staan. Ik hoor de Kamer echter goed. Als ik in de Transportraad ben, schiet ik mijn collega's regelmatig aan over de problematiek. Ik breng die aan de orde waar ik kan, maar voor sommigen is het probleem gewoon niet zo groot als voor ons. Er is voor hen ook minder reden om mee te bewegen. Het is misschien zelfs een reden om dat niet te doen.

De heer **De Vries** (PvdA): Ik heb een concrete vraag gesteld over de CCR. Ik heb in eerste termijn aangegeven dat ik samen met collega De Boer allerlei mensen heb gesproken, tot de SG van de CCR aan toe. Zij geven een iets optimistischer beeld van wat er wel en niet mogelijk is. Onderhandelen met de Duitsers over een aantal maatregelen dat als overbodig wordt ervaren door de Nederlandse schippers, in ruil voor zaken die met milieu te maken hebben, is kansrijk. Ik hoor de minister steeds opnieuw zeggen dat zij haar best doet, maar volgens onze informanten is er meer nodig dan wat wij tot nu toe ervaren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik neem de voorbeelden van de heer De Vries graag mee. Ik heb overigens met dezelfde SG gesproken. Ik heb met mijn Duitse collega gesproken, maar kennelijk zijn er nog andere signalen. Ik neem die mee en ik zal ze uitproberen. Waar zich een kans voordoet, zullen wij proberen om die te benutten. Het is me wel gelukt om de collega's op een aantal maatregelen mee te krijgen, maar op een aantal andere maatregelen nog niet. Elk goed idee om dat wel voor elkaar te krijgen, neem ik mee. Ik koppel ook terug wat eruit is gekomen.

Geldt de sloopregeling ook voor kleinere schepen? De overcapaciteit doet zich vooral voor in de grote drogeladingvaart. Daar is het een probleem, maar de kleinere schepen hebben andere problemen, financieel of qua investeringen. In het ING-rapport wordt alleen een sloopregeling voor grotere schepen bepleit, schepen van 2.000 ton. Als de druk in dit segment vermindert, zal de marktsituatie voor kleinere schepen ook verbeteren, want dan heb je minder prijsdruk. Een en ander zal daar weer een effect op hebben.

Ben ik bereid om te stoppen met de regeling voor laden en lossen als de sector er uit is? De verladers en vervoerders werken momenteel aan een nieuwe overeenkomst. Ik verwacht dat die binnen twee jaar gereed is.

Volgens mij is het veel verstandiger de eindtermijn ook op die twee jaar te zetten. Als ik nu al aangeef dat ik de regeling daarna verleng, is het de vraag of er tot een nieuwe regeling wordt gekomen. Ik houd de termijn op twee jaar. Daarmee houd ik de druk erop dat er binnen twee jaar een overeenkomst tussen de vervoerders en de verladers wordt gesloten. Dan de vraag over zwavelreductie. Ik ken de zorg van de VVD wat dit betreft. Het punt is al meermalen gemaakt, ook door de voorgangers van mevrouw De Boer. In de IMO is onlangs het principebesluit genomen dat de invoering van de strengere NO_x-norm voorlopig wordt uitgesteld, van 2016 naar 2021. In het voorjaar van 2014 valt het definitieve besluit hierover. Dit is dus een principebesluit. In de verschillende gremia is het beeld opgekomen dat dit moeilijk haalbaar zal zijn, maar de strengere emissienorm zal alleen gelden voor nieuwe zeeschepen, varend in speciaal door de IMO aangewezen NO_x-emissiegebieden. De Noordzeelanden hebben bij de IMO nog niet de status van NECA aangevraagd. Dat is die NO_x-emission Control Area. Wij hebben op dit moment nog geen consensus. We doen nu onderzoek naar de gevolgen van een eventuele aanwijzing van de Noordzee tot NECA. Ik heb de Kamer bij brief van 19 april 2013 geïnformeerd over hoe ik zal omgaan met de uitkomsten van het onderzoek en hoe ik mijn standpunt zal bepalen. Er komt iets van ruimte, maar het is een principebesluit waarover nog definitief moet worden besloten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb het idee dat het soms verstandig is om het bereiken van consensus een beetje uit te stellen als ik soms naar de besluitvorming in deze wereld kijk. Doe maar rustig aan met die consensus over het aanwijzen van de Noordzee als NECA-gebied. Dan krijgt de scheepvaart nog even de tijd om een been bij te trekken en te voldoen aan de regelgeving op dit punt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan ook nog een derde onderzoek doen. Voorzitter, dat was het.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb de goede gewoonte om ministers en staatssecretarissen de kans te geven om moties te voorkomen. Daarom heb ik nog een keer expliciet gevraagd naar de bedieningstijd van sluizen en bruggen. Als de Kamer moet wachten op de voorstellen van de minister, wil ik wel dat zij duidelijk aangeeft dat die voorstellen niet in beton gegoten zijn en dat de Kamer de ruimte heeft om er nog iets van te vinden of een en ander aan te passen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Kamer gaat uiteindelijk over de MIRT-voorstellen die wij doen. Maar dat gold ook voor de bezuiniging op de wegen. Als je er met een regio uit bent, kan de Kamer afwegen of zij daar al of niet van wil afwijken, maar ik geef de regio de ruimte om te kiezen voor de meest welgevallige oplossing. De Kamer heeft echter altijd een vetorecht op de MIRT-voorstellen, tot op het kleinste detail.

De **voorzitter**: En daar wordt altijd ruimschoots gebruik van gemaakt. Ik heb één toezegging van de minister genoteerd. Zij zal de Kamer na het volgende bestuurlijk overleg, maar tijdig voor het notaoverleg MIRT – minimaal twee weken wat mij betreft – informeren over de uitkomst van het overleg over de bedieningstijden van sluizen en de eventuele gevolgen van de bezuinigingen.
Ben ik nog een toezegging vergeten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Is in dit algemeen overleg een toezegging over de BBZ gedaan? Zo ja, kan die op de lijst van toezeggingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan, maar ik heb al aangegeven dat ik, nadat ik twee keer de juridische vraagstukken van de vloot heb gefinancierd, daar nu een streep onder trek, ook gelet op de keuzen die in het verleden zijn gemaakt. Ik kan echter ook koppen tellen. Ik weet dat ik dat bedrag alsnog via een VAO op tafel zou moeten kunnen leggen. Voordat ik dit overleg inging, heb ik daarom alvast gezocht naar dat budget van € 15.000. Ik zal ervoor zorgen dat dit wordt overgemaakt, maar ik ga ervan uit dat het dit keer wel de laatste keer is.

De **voorzitter**: De reden is dat deze kwestie niet bij de toezegging is genoemd, is dat alleen brieven worden genoemd die er nog aan komen. De toezegging als zodanig was al gedaan. Is er nog behoefte aan een VAO? Ik constateer dat dit niet het geval is. Wij zijn gekomen aan het eind van dit overleg. Ik dank de minister en haar ambtenaren, de belangstellenden op de publieke tribune en de collega's.

Sluiting 21.00 uur.