

Vergaderjaar 2010–2011

**31 409**

**Zeevaartbeleid**

**Nr. 34**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 december 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 18 november 2010 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. 12 november 2010 over het Actieplan Zeevaart (31 409, nr. 32);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met een kabinetsreactie en toezending van het briefadvies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat «Gateway Holland» (29 862, nr. 21);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 november 2010 over adviezen Nationale Havenraad en havens Amsterdam en Rotterdam over Briefadvies Raad voor Verkeer en Waterstaat (31 409, nr. 33);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 januari 2010 inzake toezeggingen gedaan tijdens het AO zeehavens van 22 september 2009 (29 862, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (29 862, nr. 22);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 oktober 2010 inzake Project Mainportontwikkeling Rotterdam: voortgangsrapportage 8 (24 691, nr. 109);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 oktober 2010 inzake het accountantsrapport bij VGR 8 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 110).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leege (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Van Bommel (PVV).

**Voorzitter: Koopmans**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Koopmans, Koppejan, Smeets, Huizing, Van Veldhoven, Van Tongeren en Graus,

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

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. Ik zie dat nog slechts drie fracties aanwezig zijn. Dat helpt mij bij het volgende: er is om 16.30 uur een plenair debat gepland over de Waterwet en de Waterschapswet waar leden van deze commissie aan deelnemen. Dit overleg is gepland tot 17.00 uur, dus dat gaat niet. Ik stel dus voor om dit algemeen overleg uiterlijk om 16.30 uur te beëindigen. De spreektijd is vastgesteld op zes minuten, met twee interrupties per woordvoerder.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Ik loop een aantal onderwerpen af. Wij hebben met instemming kennisgenomen van het Actieplan Zeevaart, dat in goede samenwerking met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders tot stand is gekomen. Wij zullen de uitvoering van dit actieplan door het ministerie goed blijven bewaken.

Een ander onderwerp is Gateway Holland en de toezeggingen die zijn gedaan in het algemeen overleg zeehavens. Wij zijn het ermee eens dat zeehavens moeten worden benaderd in onderlinge samenhang. Ook ondersteunen wij het pleidooi om ons in internationaal verband in te spannen voor het creëren van een gelijk speelveld. Al jaren vraagt de regering de Europese Commissie om een richtsnoer inzake staatssteun voor zeehavens. Is er al enig zicht op of deze richtsnoeren er daadwerkelijk gaan komen en, zo ja, op welke termijn?

Een pleidooi voor een gelijk speelveld waarop op gelijke voorwaarden met elkaar kan worden geconcurrereerd, verhoudt zich echter niet met initiatieven van de rijksoverheid tot het maken van afspraken om tot een beheerste capaciteitsontwikkeling te komen in de Hamburg-Le Havre range. Ook geloven wij niet in een belangrijke rol voor de rijksoverheid in het verdelen van goederen over de havens in het kader van de Nationale Haven Strategie. Wij geloven namelijk niet in een geleide staatseconomie. In de geschiedenis zijn voldoende voorbeelden te vinden waaruit blijkt dat dit niet werkt en uiteindelijk ten koste gaat van de economische ontwikkeling en werkgelegenheid.

Wij geloven wel in ondernemerschap van verzelfstandigde havenbedrijven waarvan de aandelen in handen zijn van de overheid. Dat zijn havenbedrijven die op de markt steeds op zoek zijn naar niches die passen bij hun haven. Het zijn ook havenbedrijven die op basis van hun eigen kracht en specialisatie zoeken naar samenwerkingsverbanden en wederzijdse deelnemingen, samenwerkingsverbanden die zowel vanuit maatschappelijk als commercieel perspectief win-winsituaties opleveren. In dat kader vinden wij de strategische alliantie tussen de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam een heel goede zaak. De CDA-fractie vindt dat samenwerking tussen Nederlandse havens van onderop moet worden gedragen. Is de minister het ermee eens dat een nationale havenholding voorlopig niet aan de orde is en dat eerst moet worden gewerkt aan andere vormen van onderlinge samenwerkingsverbanden tussen verzelfstandigde havenbedrijven, waaronder wederzijdse participaties? Is zij het er ook mee eens dat er wat betreft samenwerkingsverbanden ook buiten onze landsgrenzen mag worden gekeken als dat voor alle betrokken partijen voordeel oplevert? Ik denk dan bijvoorbeeld aan relaties tussen Zeeland Seaports en de havens van Gent en Antwerpen. De vernieuwing van het sluiscomplex in Terneuzen is een voorbeeld van grensoverschrijdende en wederzijdse havenbelangen, in dit geval

tussen Vlaanderen en Nederland. Het laatste bericht dat wij hebben ontvangen, is echter dat de onderhandelingen met de Vlamingen vastzitten. Kan de minister de Kamer daarover nadere informatie verstrekken? Er is nog een andere grote sluisverbouwing, namelijk de tweede zeesluis bij IJmuiden. Er is onder de voorganger van deze minister de nodige voortgang geboekt. Wat zijn de ambitie van deze minister wat betreft het snel realiseren van een tweede grote sluis bij IJmuiden? Is de minister het met de CDA-fractie eens dat regionale zeehavens, zoals Groningen Seaports en Zeeland Seaports, niet alleen van groot belang zijn voor de regionale economie, maar dat de optelsom van deze regionale economische belangen samen het nationaal economisch belang vormt? Alleen daarom al blijft het gewenst dat het Rijk blijft investeren in regionale zeehavens. Een dergelijke investering is immers ook een investering in de versterking van de nationale economie. Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

Mijn volgende punt betreft voortgangsrapportage 8 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Wij zijn blij met de voortgang die wordt geboekt. Wat betreft de natuuropgaven is de vraag of de wens van de lokale bevolking voldoende wordt betrokken bij de keuze van het type natuur, onder andere in het Buijtenland van Rhoo. Onder de lokale bevolking bestaat, overigens net als in de rest van Nederland, weinig behoefte aan zogenaamde natte natuur. Men geeft de voorkeur aan behoud van agrarisch natuurlandschap met natuurkokers. Het regeerakkoord heeft gehoor willen geven aan deze wens van de Nederlandse bevolking. Daarom wordt gesproken over heroverweging van bestaande plannen voor ontpollering. Ook wordt in het regeerakkoord gesproken over het bevorderen van agrarisch natuurbeheer. In hoeverre wordt deze koerswending toegepast in alle natuurprojecten in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam? Wat is de laatste stand van zaken rond het Buijtenland van Rhoo? Is er al overeenstemming bereikt met de lokale overheden over de invulling van de natuurontwikkeling? Is de regering bereid om ook een gesprek aan te gaan met de provincie Zuid-Holland over aanpassing, bijvoorbeeld waar het gaat om de reactieve aanwijzing? Die zou namelijk de keuze voor natuurkokers in de weg kunnen staan.

Ik kom nu op de noordelijke zeehavens. Er is veel geïnvesteerd in de verbetering van de vaarroute Lemmer-Delfzijl zodat deze nu ook geschikt is voor de dubbelbaks duwvaart. De laatste sluis bij Delfzijl is dat echter niet. Er zijn bij mijn weten geen concrete plannen voor aanpassing van deze sluis in de nabije toekomst. Het is eigenlijk niet uit te leggen dat zo veel geld wordt geïnvesteerd en dat vervolgens één schakel achterwege wordt gelaten. Dan lijkt zo'n investering weinig zin te hebben. Wat is de voortgang van het uitdiepen van de vaargeul door de Waddenzee? Een zorg die ook in de nabijheid van de natuur op de Wadden leeft, betreft de vraag wat er gebeurt met braakliggende grond. Havens worden in één keer in ruwbouw aangelegd om daarna geleidelijk in gebruik worden genomen. De minister van ELI heeft onlangs een brief aan de Kamer gezonden over tijdelijke natuur op bedrijventerreinen, die niet als natuur wordt aangemerkt. Kan de minister aangeven of deze brief ook van toepassing is voor braakliggende haventerreinen?

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Dit is de eerste keer dat ik namens mijn fractie het woord mag voeren over zeescheepvaart. Tot voor kort heb ik mij alleen maar beziggehouden met activiteiten van het voormalige ministerie van Economische Zaken. De Nederlandse zeevaart heeft uiteraard alles met economie te maken, dus ik ben ontzettend blij dat ik vanaf vandaag het woord mag voeren over dit onderwerp. Dat doet mij echt deugd.

Ik wil starten met het Actieplan Zeevaart. Hierin staan maatregelen die inspanningen vergen van zowel de overheid als het bedrijfsleven om tot

een level playing field te komen. Wij kunnen ons goed vinden in de inhoud van het actieplan, waarin 46 acties zijn opgenomen. Ik heb een procedurele vraag, namelijk hoe de Kamer de uitrol van de acties in de tijd en de wijze van uitvoering kan bewaken. Er staan maar bij twee actiepunten deadlines. Wellicht is het goed als de minister daar haar licht nog over laat schijnen.

Door bezuinigingen op het ambtenarenapparaat staat de verbetering van het proces van wet- en regelgeving natuurlijk onder druk. In het actieplan wordt aangekondigd dat er heel scherp prioriteiten moeten worden gesteld. Het is cruciaal dat deze actiepunten worden uitgevoerd. De vraag aan de minister is om, ondanks de bezuinigingen op het ambtenarenapparaat, slim invulling te geven aan de acties uit het actieplan. Ik roep haar op om dat te doen.

Ik mocht jarenlang het woord voeren over het reduceren van de regeldruk, samen met de voorzitter van dit overleg. Ik werd onaangenaam getroffen door de hoge regeldichtheid in de maritieme sector. Ik zou graag van de minister horen wat haar persoonlijke ambities zijn op dit vlak, ook internationaal.

Waar het gaat om onderwijs, realiseren wij ons dat alles op alles moet worden gezet om goed opgeleide zeevarenden voor de Nederlandse vloot klaar te stomen. Daar wordt in het actieplan aandacht aan besteed. Is er ook voldoende oog voor niet voor de hand liggende groepen, zoals vrouwen? Ik lees daar niets over in het actieplan. Ik hoor daar graag iets over van de minister. In het actieplan zijn ook acties opgenomen met betrekking tot innovatie. Het kabinet gaat korten op thematische innovatiesubsidies. De vraag is wat dit betekent voor het maritieme cluster. Mijn volgende punt is het advies inzake Gateway Holland. Het nieuwe kabinet heeft daar nog geen reactie op gegeven. Ik hoor graag van de minister hoe zij denkt de concurrentieslag met de buitenlandse havens te gaan winnen en hoe zij de Nederlandse havens met die mooie achterlandverbindingen een koppositie kan laten opbouwen dan wel laten behouden.

Ik heb enkele vragen over de voortgangsrapportage 8 Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam. Het kabinet gaat stoppen met het Fonds Economische Structuurversterking. Er staat nog een post op van 111 mln. In hoeverre kan daar nog over worden beschikt? Stel dat niet meer kan worden beschikt over de post onvoorzien of dat erop gaat worden gekort, hoe gaat de minister dit aanvullen? De accountant heeft diverse op- en aanmerkingen gemaakt en aanbevelingen gedaan. Gaat de minister die verwerken in een volgende voortgangsrapportage?

Ik rond af met een aantal vragen over scheepsafval. Aan boord van schepen wordt afval gescheiden, ook huishoudelijk afval. Als zij vervolgens aan wal komen, wordt dit afval vaak in één container gegooid. Dat is zonde van het werk dat is gedaan op zee. Hoe kunnen wij dat probleem aanpakken? Mijn voormalige collega Roefs heeft aandacht gevraagd voor schepen die voor anker liggen en heeft gevraagd of die voldoende gebruik maken van tenderservice of dat zij het afval dumpen. De toenmalige minister heeft toegezegd daar onderzoek naar te doen, zowel op het gebied van milieu als op dat van veiligheid. Kan de minister vertellen hoe het staat met de voortgang van dat onderzoek.

Er is nog een groot regelgevingsobstakel met betrekking tot afval. De Europese Commissie heeft een richtlijn opgesteld, maar de evaluatie daarvan is uitgesteld. Mijn fractie roept de minister op om zich in Europa hard te maken voor een snelle afronding van die evaluatie. De kapiteins moeten allerhande papieren invullen. Er zijn grote verschillen tussen de EU-lidstaten en zelfs binnen lidstaten. Is de minister bereid om zich hier in Europa hard voor te maken, zowel wat betreft de administratieve opbouw als voor een transparante tariefopbouw?

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Dit is de zoveelste keer in de afgelopen drie weken dat ik moet zeggen: dit doe ik voor het eerst. Ik begrijp dat ik niet de enige ben die voor het eerst spreekt over zeevaart en havens. Ik ben in goed gezelschap. Gelukkig zijn er al een heleboel goede dingen gezegd en gevraagd. Ik heb het gevoel dat wij het grosso modo wel met elkaar eens zijn over waar wij met elkaar naartoe willen in Nederland. Onze havens zijn ongelooflijk belangrijk voor onze economie. In plaats van overal in detail op in te gaan, zeg ik allereerst dat de VVD-fractie alles zal toetsen aan een aantal criteria.

Nederland is gewoon heel erg goed op het gebied van zeescheepvaart, als distributieland. De havens spelen daar een zeer belangrijke rol in. Als je ergens goed in bent, moet je dat doen en proberen uit te bouwen. Daar is onder andere de overheid bij nodig. Die dient te faciliteren en te stimuleren. Wat wij te vaak missen – wij hopen dat de minister daar in de komende periode erg op zal letten – is een wat meer integrale benadering van de infrastructuur. De heer Koppejan gaf daar een uitstekend voorbeeld van: wel een kanaal verbreden, maar niet de sluis. Dat kost een hoop geld, maar levert weinig op. De overheid moet er alles aan doen om ervoor te zorgen dat zowel binnen Europa als binnen Nederland een level playing field ontstaat. Verder moet het worden overgelaten aan de markt. Dan komen immers de sterksten naar boven.

Ik wil een paar dingen zeggen over de stukken die de Kamer zijn toegezonden. Het Actieplan Zeevaart is eigenlijk meer een lijst van nuttige zaken. Dat is heel goed. Wij moeten het zeker uitvoeren. Ik heb een concrete vraag, maar het kan zeer goed zijn dat deze voortkomt uit een totaal gebrek aan kennis aan mijn zijde: wat is het voordeel ervan om meer schepen onder Nederlandse vlag te laten varen? Ik zie dat er allerlei acties worden ondernomen om meer schepen onder Nederlandse vlag te laten varen, maar ik kan nergens vinden waarom wij dat willen. Het zou kunnen dat wij daardoor extra inkomsten krijgen.

Ik heb ook nog een punt met betrekking tot onderwijs. Daar hadden wij in een iets andere vorm laatst een discussie over met betrokkenen. Als er te weinig belangstelling is voor een bepaalde beroepsopleiding, zegt dat vaak ook iets over de aantrekkelijkheid van de sector zelf. Wat doet de sector om ervoor te zorgen dat hij een aantrekkelijk arbeidsaanbod heeft? Daarmee trek je immers vanzelf mensen je kant op. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders vraagt de minister om een krachtig optreden van de overheid op dit punt. Ik ben benieuwd hoe zij dat zelf ziet. Ik ben benieuwd naar de mening van de minister over strategievorming. Je kunt daar volgens mij veel van vinden. Zowel uit het briefadvies van de raad als in de reactie van de Nationale Havenraad blijkt dat er een grote behoefte is aan een Nationale Haven Strategie. Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat wij alles met elkaar in verband moeten zien. De vraag is wie het voortouw moet nemen. Is dat de overheid of moet dat aan de markt worden overgelaten, waarbij de overheid afwacht wat de markt van haar nodig heeft?

Hier wil ik het in eerste termijn bij laten voorzitter, als u dat toestaat.

De **voorzitter**: Zeker. Mensen die twee minuten minder nemen dan de tijd die zij hebben, staan bij mij in hoog aanzien.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik ben de derde in rij die zegt: voor mij is het de eerste keer dat ik mij woordvoerder scheepvaart mag noemen.

Het Actieplan Zeevaart is een mooi voorbeeld van concrete samenwerking tussen marktpartijen en de overheid. In dit actieplan wordt gesproken over de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ik lees dat het doel is om deze reductie onderdeel te laten worden van een post-Kyotosysteem, dus om dit probleem op internationale schaal aan te pakken. Het is heel goed dat het doel is om dit internationaal aan te pakken. Gaat de minister dit via de

Internationale Maritieme Organisatie (IMO) insteken? Op welke wijze wordt dit gekoppeld aan de wereldwijde discussie over klimaatdoelstellingen, waarin volgende maand een volgende stap wordt gezet in Cancún? Wellicht kan dit als positief voorbeeld dienen voor andere sectoren, zoals de luchtvaart. Dat onderwerp staat vandaag niet op de agenda, maar ik noteer dit vast mentaal.

Mijn volgende punt is de onbedoelde omgekeerde modal shift, de terugschakeling van de korte vaart naar het wegvervoer zoals die in het actieplan wordt beschreven. Ik begreep dat Nederland al in 2009 aan de Commissie heeft gevraagd om de resultaten van een toen al lopend onderzoek op dit punt openbaar te maken. Hoe staat het met dat onderzoek? Zijn de resultaten ervan openbaar? Bestaat er inderdaad een risico van een onbedoelde omgekeerde modal shift en, zo ja, wat voor beleidsopties liggen er dan voor? Aan welke van deze beleidsopties denkt de minister?

Ik kom nu op de Havenalliantie. Versterkte samenwerking tussen de havens is logisch. Het Rijk kan daarbij een rol spelen, maar de vraag is welke rol dat moet zijn. Zoals de CDA-fractie net al zei, moeten wij oppassen dat het Rijk niet te veel ingrijpt in de markt. Wij zien de samenwerking het liefst gebaseerd op commerciële gronden. Ik weet dat er sprake is van samenwerking in de zin van «extended gates» en dat soort concepten die een commerciële basis vormen voor samenwerking. Het Rijk heeft echter wel een taak wat betreft de randvoorwaarden. Denk bijvoorbeeld aan de logistieke ketens, zoals de verbindingen van de havens met het achterland en het verzekeren van de infrastructuur. Op dat gebied heeft het Rijk natuurlijk een ontzettend belangrijke faciliterende rol die niet eenvoudig door een andere partij kan worden overgenomen. Ook op het gebied van het stimuleren van kennis inzake logistiek heeft de overheid een rol. Kan de minister toelichten hoe de verhouding is tussen de vraag naar kennis over logistiek in het Actieplan Zeehavens en die in het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains van het ministerie van ELI. Hoe werkt de aangekondigde korting op innovatie door in de kennisontwikkeling op het gebied van logistiek? Recentelijk is het Topinstituut Logistiek gestart. Misschien kan de minister dat meenemen in haar antwoord.

Heeft het punt verbeterde werking van de arbeidsmarkt in en rond havens te maken met het ontslagrecht en, zo ja, wat is de rol van de minister hierbij? Ik heb nog een laatste punt wat betreft het advies van de Havenalliantie. Het is een heel mooi idee om een welvaartstrategie na te streven. Wij sluiten ons daar graag bij aan. Daarbij moet worden aangetekend dat de rol van het Rijk terughouden moet zijn. Wanneer komt de Nationale Haven Strategie?

Mijn volgende punt betreft scheepsafval. Er is een tabel geleverd met cijfers, behorende bij de brief over havenontvangstvoorzieningen. Er zit een groot verschil tussen de percentages. In Groningen wordt 31% afgeleverd en in Den Helder 92%. Kan de minister daar een verklaring voor geven? Zijn er verschillende regelingen? Kan een haven als Groningen leren van een haven als Den Helder? Ik sluit mij aan bij de vragen van de PvdA-fractie over het afval van voor anker liggende schepen.

Er is op dit moment nogal wat te doen over de natuurcompensatie voor de Tweede Maasvlakte, laat ik het daar korthedshalve bij houden. Hebben de uitspraken van de staatssecretaris van ELI ook effect voor natuurcompensatie voor de Tweede Maasvlakte?

Mijn laatste punt betreft zinkconcentraat. Er bereikten mij zeer verontrustende berichten uit Rotterdam over het bedrijf European Bulk Services. Dit bedrijf zit al bijna twintig jaar met 1 700 ton giftige stoffen in zijn maag. Wachtend op de uitkomst van internationale onderhandelingen – het wacht op die uitkomst op verzoek van het ministerie van VROM – dreigt het nu een maandelijks dwangsom van € 50 000 aan zijn broek te krijgen

omdat het niet de juiste vergunningen heeft voor de opslag van dat zinkconcentraat dat het helemaal beoogde op te slaan. Het hele college van Rotterdam heeft zich blijkbaar uitgesproken tegen het straffen van dit bedrijf. Er ligt kennelijk een deadline voor het kerstreces. Ik vraag de minister om een concreet antwoord te geven op de vraag wat hier op korte termijn aan gedaan kan worden om te voorkomen dat dit bedrijf onbedoeld de dupe wordt van een internationaal conflict tussen Nederland en Duitsland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn excuses voor mijn enorm late komst. Dat kwam door de stemmingen in de hoorzitting over bloedkolen, iets waar deze voorzitter zich nog actief voor heeft ingespannen. Ik ben blij dat ik direct aan de beurt ben en ik hoop dat ik niet al te veel dubbelingen met vorige sprekers ga veroorzaken. Begin 2009 sloot de vereniging Milieudefensie een convenant met het havenbedrijf van Rotterdam rond de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Milieudefensie trok haar procedure bij de Raad van State in, in ruil voor de toezegging van het havenbedrijf dat er serieus werk zou worden gemaakt van het terugdringen van allerlei soorten uitstoot. GroenLinks is en was geen voorstander van de Tweede Maasvlakte, maar is ook niet blind voor de politieke realiteit. Juist om die reden zijn wij erg benieuwd van de uitvoering van dit convenant tussen het havenbedrijf en Milieudefensie. De minister is daar weliswaar geen partij bij, maar zij is wel verantwoordelijkheid voor luchtkwaliteitsnormen en klimaatdoelstellingen. Mijn concrete vraag aan haar is hoe het staat met het voorgenomen, maar nog niet ingevulde, pakket aan maatregelen dat het havenbedrijf in het vooruitzicht stelde en op grond waarvan Milieudefensie haar procedure introk.

Ik kom nu op een aantal punten uit het Actieplan Zeevaart. De minister schrijft dat de afspraken over de reductie van CO<sub>2</sub> worden gemaakt binnen de IMO. Dat klopt, maar dat stemt ook tot zorg. Bij zo'n moloch weet je dat het niet opschiet, dat blijkt ook uit wat er de afgelopen jaren is gebeurd. De minister hoeft zich niet enkel en alleen achter de brede schouders van de IMO te verschuilen. Nederland is een grote speler met grote havens en kan wat GroenLinks betreft voorop lopen in het verduurzamen van deze sector.

In 2008 werd een alarmerend advies uitgebracht door de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-raad en de Algemene Energieraad over de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de transportsector. Dit zijn niet de eerste de beste clubs en ook geen linkse antibedrijfsleven lobbyclubjes. De boodschap van deze organisaties is dat zonder prijsbeleid de Europese transportsector in zijn eentje de hele beschikbare ruimte voor CO<sub>2</sub>-emissies opsoupeert. Als je de transportsector dit laat doen, dan betekent dit dat er in de situatie waarin wij in balans zijn met ons klimaat, voor geen enkele andere sector meer ruimte is voor CO<sub>2</sub>-emissies. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. De zeescheepvaart is een grote contribuant. De schattingen zijn dat het aandeel ergens tussen de 8% en de 19% ligt. Ik wil hierop graag een reactie van de minister. Volgens GroenLinks zou de Nederlandse regering een voortrekkersrol moeten spelen bij de IMO-onderhandelingen met als einddoel om de zeescheepvaart normaal onder de emissiehandel te brengen. In de krant valt te lezen dat Nederland keurig op het uitstootniveau van 1995 zit. Alleen de geïnformeerde mensen weten echter dat de uitstoot van de luchtvaart en de zeescheepvaart daar helemaal niet in meegeteld wordt. Dat is natuurlijk te zot voor woorden. Ik wil derhalve graag weten wat de minister daaraan gaat doen. Een tussendoel zou zijn om in elk geval een accijns in te stellen op scheepvaartbrandstof, zodat andere manieren van transport – al bestaande middelen in de scheepvaart, zoals opvouwbare containers – opeens een stuk rendabeler worden. Binnen de Europese Unie moet worden geprobeerd om een vorm van zeescheepvaartbeprijzing te realiseren. Ik denk in dit verband aan

Shortsea. Dat moet in Europees verband vanwege concurrentieoverwegingen.

Mijn volgende opmerking gaat over de zogenaamde plasticsoep. Ik heb ooit zelf op een schip van een ngo gezeten en ochtenden lang monsters uit het zeewater bij de Azoren gehaald om metingen te verrichten. Het was verontrustend wat daar al uit het water kwam. Wij vragen het kabinet om daar onderzoek naar te laten verrichten. Hoe zit het met de afvalbalans op schepen? Hoe komt dat plastic daar? Welke typen schepen nemen wat mee en gooien wat overboord? Kan er in havens gecontroleerd worden of het afval dat wordt afgegeven, een reële hoeveelheid is?

In IMO-verband is er het zogenaamde Marpol-akkoord. Wij willen graag dat de minister zich ervoor inzet dat daar strenge afspraken in worden opgenomen voor het afvalbeheer aan boord. Ook daarop hoor ik graag een reactie van de minister.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik ben ook een nieuwe spreker in deze commissie, maar ik ben blij met deze portefeuille. Ik heb de afgelopen vier jaar economische zaken gedaan en blijf dat doen op het gebied van ondernemerschap. Dat raakt elkaar veel. Ik zit er dus niet zo in als de meest ervaren mensen hier. Ik houd me ook altijd aanbevolen voor op- en aanmerkingen, ook vanaf de publieke tribune.

De **voorzitter**: Dat is iets nieuws. Ik kan mij dat overigens wel voorstellen, mijnheer Graus. Ik heb iedereen al welkom geheten, maar ik zag net toevallig ook nog oud-minister Netelenbos hier zitten. Welkom! Misschien dat u op haar doelde.

De heer **Graus** (PVV): Nee, ik had haar nog niet gezien.

De **voorzitter**: Dat dacht ik al. Maar gaat u verder en vertelt u vooral zelf wat u vindt.

De heer **Graus** (PVV): Ik wil allereerst ingaan op het Actieplan Zeevaart. Wij zijn een voorstander van een level playing field, een gelijk speelveld, op allerlei gebieden, maar helaas zit er in het actieplan ook weer een duurzaamheidscomponent waarin wij ons niet kunnen vinden. Ik kom daar later nog over te spreken. Vooral nu uit diverse studies is gebleken dat het opleggen van milieumaatregelen zal leiden tot een modal back shift, is het zowel uit financiële overwegingen als uit milieuoverwegingen onwenselijk om de scheepvaart te frustreren met hoge eisen aan de zwavel- en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ik geloof er ook niet in. Wij weten dat mensen, dieren en industrie slechts schuldig zijn aan een paar procent van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot. De rest komt gewoon uit de aarde, door de evolutie van de aarde. Waarom moeten wij nu net die paar procent willen beïnvloeden? Ik vraag me ook af of CO<sub>2</sub> wel zo heel slecht is. Ik zie rondom het havengebied van Rotterdam, waarin toch sprake is van een grote uitstoot van CO<sub>2</sub>, prachtige natuur en heel veel mooie dieren en planten. Zo slecht zal het dus allemaal niet zijn!

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Van Tongeren een vraag heeft. Het is echter niet de bedoeling dat wij hier die heel principiële discussie weer gaan voeren. Die hebben wij al heel vaak met elkaar gevoerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal dit keer niets over het klimaat vragen, want daar weet ik het antwoord van de PVV al op. Ik wil wel iets vragen over de zorg voor dieren. Die zorg staat bij de PVV, en ook bij de heer Graus, vrij hoog op de lijst. De heer Graus zei net: al die uitstoot, dat afval van die schepen, ik weet niet of dat nu wel zo belangrijk is. Maar daar hebben de mensen in de kuststreken enorm veel last van. Het gaat om stikstof en zwavel. Er gaan ongelooflijk veel dieren dood door



het afval en het plastic. De heer Graus heeft ongetwijfeld ook de plaatjes gezien van die beesten die plastic om hun nek hebben, die niets meer kunnen eten en dergelijke. Is hij daar net zo relaxed over of komt hij daar later in zijn verhaal over te spreken?

De heer **Graus** (PVV): Ik ben heel blij dat u mij die nuance laat aanbrengen. Ik ben natuurlijk op en top dierenvriend en ik weet ook dat de dieren er last van hebben. Voor de oplettende luisteraar, ik heb het specifiek gehad over CO<sub>2</sub>. Ik ben van mening dat onze Nederlandse schepen niet de hoofdoorzaak zijn van het afvalprobleem in zee. Wij hebben in Nederland nette ondernemers en nette scheepvaarders. Ik denk dat dit probleem heel vaak wordt veroorzaakt door andere mensen, uit andere werelddelen. Die vervuilen hier de boel. Ik vind wel dat die mensen moeten worden aangepakt. Er moeten dus controles komen. Er zijn ook al politieschepen. Die mensen moeten gewoon kei- en keihard worden aangepakt, want het is gewoon schandalig wat er gebeurt. Dat ben ik helemaal met mevrouw Van Tongeren eens. Dat punt van het plastic afval deel ik dus met haar.

Wij pleiten ervoor dat Nederland bij de vergadering van het milieucomité van de IMO begin 2011 als standpunt inneemt dat een verdere ontwikkeling van een CO<sub>2</sub>-heffingsysteem onnodig is en dat de voorgenomen zwavelreductiemaatregelen worden teruggedraaid, onder andere vanwege het eerdergenoemde averechtse effect.

Ik kom te spreken over de toezeggingen die zijn gedaan in het algemeen overleg over de zeehavens van 22 september 2009. Tijdens dat algemeen overleg werd nadrukkelijk gepleit voor Nederlandse samenwerking ten behoeve van de Nederlandse welvaart en de concurrentiepositie van onze mainport. Ik hoor graag de mening van de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu hierover. Ik geloof namelijk niet dat dit zo'n verbetering zal bewerkstelligen.

Een volgend punt betreft de havenontvangstvoorzieningen. Er wordt in Europa gepleit voor een aanscherping van de afgifteplicht voor schepen die niet naar een EU-haven vertrekken. Dit gebeurt vanuit het oogpunt van een level playing field. De vraag is eigenlijk of dit wel wenselijk is, gezien de lastige handhaafbaarheid. Je loopt ook zomaar het risico dat de regels in Nederland worden aangescherpt terwijl er in de andere Europese landen niet zo strikt op wordt toegezien. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Onze zeehavens zijn ons ook hier weer liever dan EU-bemoeienissen. De heer Eurlings, de vorige minister van Verkeer en Waterstaat, was een vrij chauvinistisch iemand, en dan niet alleen met betrekking tot Limburg maar ook met betrekking tot Nederland. Ik hoop dat ook deze minister een bepaald chauvinisme in zich heeft, dat zij er alles aan doet om onze zeehavens en de zeevaartondernemers te behouden. Wij zijn bijzonder trots op onze zeehavens en zeescheepvaart. Dat is echt onze nationale trots. Wij hopen dat de minister dat ook koestert en tot in den treure wil blijven verdedigen. Ik doe dat verzoek ook namens onze achterban.

De regering deelt gelukkig de conclusie uit het briefadvies Gateway Holland. Ik heb tenminste begrepen dat de regering met ons van mening is dat dit een ongewenste Europese bemoeienis is en dat in Nederland de havens zelf verantwoordelijk zijn voor het capaciteitsbeleid. Ik hoop dat ik het zo goed heb begrepen. Anders hoor ik graag een verbetering op dit punt. Er moet dus geen sprake zijn van onnodige overheidsbemoeienis. De havens moeten juist aangespoord worden tot samenwerking en specialisatie. Ik heb eigenlijk altijd het verhaal: laat de zeehavens en scheepvaartondernemers zo veel mogelijk met rust en steun hen daar waar nodig. Maar laat ze dus gewoon met rust en bescherm ze tegen EU-bemoeienissen!

Wij zijn als PVV natuurlijk voorstander van de Tweede Maasvlakte. Daarbij is een tweede oeververbinding natuurlijk noodzakelijk. De voorganger van

deze minister heeft daar al het een en ander over gezegd. Hoe staat het met de publiek-private samenwerking? Wat is de status daarvan? Ik heb nog een paar kleine punten, maar ik weet niet hoeveel spreektijd ik nog heb.

De **voorzitter**: Dat moeten dan heel kleine puntjes zijn.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb een paar kernwoorden die ik gewoon graag wil uitspreken. Ik heb afgelopen vrijdag nog met mensen van de Havenraad gesproken en ik wil heel graag nog een paar specifieke punten benoemen. De voorgenomen zwavelreductie moet sowieso worden teruggedraaid. Ik heb mijn mening al gegeven over de emissiereductie. Verder zeg ik – zolang het er nog is – belonen en niet straffen. Door de Havenraad werden zelfs al woorden van de PVV gebruikt: Europa, bemoei je er niet mee! Wij waren heel dankbaar om dat afgelopen vrijdag te horen. Bescherm onze zeehavens, bedrijven en alle betrokken werknemers en ondernemers tegen de Europese bemoeizucht. Ik heb ten slotte nog een vraag: wat is de exacte taak van de overheid als bijzonder aandeelhouder en waar ligt de grens? Dat is namelijk niet helemaal duidelijk.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering enige minuten, om de minister de gelegenheid te geven haar antwoorden voor te bereiden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ook voor mij is dit het eerste algemeen overleg over de scheepvaart. Gezien de uiteenlopende vragen had ik dan ook even tijd nodig om nog even precies te kijken hoe het ook alweer zat met bepaalde zaken. Ik vind het leuk om zo te starten, omdat we meteen alle hoeken van het terrein verkennen. Het is natuurlijk erg belangrijk voor het kabinet om in de zeehavens en de zeevaart te investeren. Door verschillende sprekers is gevraagd wat de economische betekenis is. Het is niet voor niets dat wij in het regeerakkoord met kracht de verdere ontwikkeling van bijvoorbeeld het Rotterdamse haven- en industriegebied hebben opgenomen en ook de verdere ontwikkeling van het PMR ondersteunen. De Mainport Rotterdam en het Nederlandse zeehavennetwerk zijn een essentieel onderdeel van onze economie. Daar zijn we ook afhankelijk van. Wij zullen daar dus ook zeker aan moeten werken. Dat hebben wij ook in het verleden gedaan. De markt vraagt daar ook om. Daarom kun je ook zien dat Rotterdam bijvoorbeeld beter uit de crisis is gekomen dan sommige andere havens, zoals Antwerpen en Hamburg. Tijdens het vorige algemeen overleg was er nog echt sprake van een flinke krimp. Inmiddels zien we dat de cijfers positief zijn. Ik heb gisteren de heer Smits nog even daarover gesproken. Dat trekt dus allemaal weer heel erg aan.

Het is natuurlijk niet alleen de Rotterdamse haven, ook de haven van Amsterdam is cruciaal in dat netwerk. Dat is ook een haven met een internationale allure. Wij hebben voorts verschillende andere havens die van belang zijn voor ons land. Zo is onlangs in Zeeland de nieuwe Scaldiahaven geopend. Dat zijn allemaal prachtige projecten die passen bij de nationale trots dat wij al heel veel jaren een zeevarend land zijn, dat wij daarin vooruitlopen en dat wij in internationaal verband een goede naam hebben. Wij moeten ervoor zorgen dat wij dat ook blijven doen. Ik noem verder nog de Eemshaven, want ik wil geen regio vergeten. Het is in ieder geval voor ons belangrijk dat wij ons inzetten om die groei zo goed mogelijk te faciliteren en het netwerk zo goed mogelijk te helpen ontwikkelen.

Ik ga nu specifiek in op de verschillende onderwerpen die geagendeerd zijn. Ik kijk bijvoorbeeld naar het PMR, het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Ik zei al eerder dat het kabinet vindt dat de ontwikkeling daarvan met kracht moet worden ondersteund. Ik heb een heel mooie foto

meegekregen over de ontwikkelingen tot nu toe. Die zal ik even langs de verschillende Kamerleden leiden. Daarop is te zien hoe snel het gaat als je eenmaal begint met landaanwinning. Je ziet nu dat het zand voor een groot deel gestort wordt en dat meer dan de helft van het zand voor de aanleg van de eerste fase van de Tweede Maasvlakte is aangebracht. Binnenkort wordt gestart met de kademuuren. En wat een paar jaar geleden nog echt een plan was in deze Kamer, begint gewoon een gezicht te krijgen. Dat is toch wel heel erg interessant om te zien. De verbreding van de Yangtzehaven aan de zuidzijde, nodig voor de zeevaarttoegang van de Maasvlakte 2, is in maart uitgevoerd. Er zijn ook al voorbereidende werkzaamheden voor het aansluiten op het spoor- en het wegennet. Dat is heel interessant.

Het PMR bestaat natuurlijk niet alleen uit infra en havens, maar ook uit allerlei andere componenten. Daarover zijn door diverse sprekers vragen gesteld. Dat gebeurde overigens vanuit verschillende invalshoeken. De heer Koppejan had een andere invalshoek dan bijvoorbeeld mevrouw Van Tongeren. Ook mevrouw Van Veldhoven heeft hier vragen over gesteld. Bij het PMR is altijd sprake geweest van een dubbeldoelstelling. Als je kijkt naar de natuurcompensatie, dan zie je dat die bijna is afgerond en ook volgens planning verloopt. Hierbij zijn de besluiten ook onherroepelijk. Het is belangrijk om dat aan te geven. Naast de natuurcompensatie zijn er ook nog afspraken gemaakt over de 750 ha. Vorige keer is al gemeld dat dit wat langzamer verliep dan was gepland, omdat de gemeente Albrandswaard waarin ook een groot deel van het Buitenland van Rhoon ligt, zelf ook tijd nodig had om nog lokale belangen mee te nemen in het bestemmingsplan. Voor 150 ha is een uitwerkingsplicht vastgesteld. Voor andere gebieden is men nog aan het kijken hoe het precies ingevuld moet worden. Er zijn nog discussies of dat ingevuld wordt met bijvoorbeeld natte natuur of met natuurakkers. Ik heb overigens vernomen dat dit allemaal onder de term «ontpolderen» valt, maar dat het ene gevoeliger ligt dan het andere. Op dit moment is ex-gedeputeerde Heijkoop samen met de verschillende betrokkenen bezig om een uitwerkingsplan te maken. Het lijkt me verstandig om daarop te wachten voordat wij komen met de bemoeienis vanuit het Rijk.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik ben benieuwd naar de mening van de minister op dit punt. Hoe wil zij datgene wat in het regeerakkoord is opgenomen, toepassen? Men komt in het regeerakkoord eigenlijk tegemoet aan de wens van de bevolking van Rhoon, die natte natuur niet wenst en daar graag een agrarische natuurinvulling ziet. Zal de minister haar invloed aanwenden om het ook die kant op te laten gaan? Is zij ook bereid om met de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over een recreatieve invulling zonder natte natuur?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het leuke van het PMR is dat het altijd een dubbeldoelstelling heeft gehad: het realiseren van de economische belangen, maar ook extra natuur en recreatie. Die dubbeldoelstelling heeft het regeerakkoord ook. In het regeerakkoord staat in algemene zin dat het ontpolderen heroverwogen wordt voor een aantal projecten. Ik weet niet of de situatie in Rhoon daar specifiek aan ten grondslag heeft gelegen, want ik was natuurlijk niet bij die onderhandelingen betrokken. Tegelijkertijd staat in datzelfde regeerakkoord dat het PMR inclusief de natuurcompensatie onverkort door moet gaan. Ik wil hierover het volgende zeggen. Het Buitenland van Rhoon is gewoon onderdeel van de dubbele doelstelling van de constructie waarmee de landaanwining uiteindelijk gelukt is. Bij de samenwerking met de natuur- en milieuorganisaties op dit terrein bestaat het risico dat zij uiteindelijk dan ook de andere afspraken gaan openbreken. Daar moeten we niet aan beginnen. We moeten vooral met elkaar gaan kijken hoe een en ander zo goed mogelijk ingevuld kan worden. Ik noemde al even de mogelijkheid

van natte natuur en natuurakkers. Er zijn echter meerdere manieren om tot extra natuur te komen. Ik wil het hier eigenlijk even bij laten, want het is een proces dat wij niet willen vertragen. Er zijn heel veel belangen mee gemoeid. Ik denk dat er ook genoeg mogelijkheden zijn voor de heer Heijkoop om in goed overleg met onwonenden tot een aantrekkelijke invulling te komen. Gevraagd is of ik het gesprek wil aangaan over de reactieve aanwijzing. Het lijkt me verstandig om eerst dat advies af te wachten voordat je gaat kijken of je daar nog iets mee wilt doen.

Ik kom te spreken over de overeenkomst duurzame Maasvlakte. Ik dacht eerst altijd «er is natuurcompensatie en er is de 750 ha», maar er zijn nog meer afspraken gemaakt in dat verband. De overeenkomst die gesloten is tussen Milieudefensie en het Havenbedrijf Rotterdam heeft tot doel om de luchtverontreiniging als gevolg van activiteiten op de Tweede Maasvlakte te beperken. Het Havenbedrijf heeft daarvoor met Milieudefensie zeven maatregelen afgesproken. Momenteel wordt onderzocht hoe die maatregelen het beste kunnen worden vormgegeven en in welk tempo dat gaat gebeuren. Ik weet in ieder geval dat één maatregel al op 1 januari van start gaat, namelijk de gedifferentieerde zeehaventarieven voor de schone zeeschepen. Ik heb tot nu toe geen signaal gekregen dat er problemen zouden zijn of dat het niet door zou gaan.

Mevrouw Smeets heeft gevraagd of kan worden beschikt over de post «onvoorzien» bij het PMR. Ik weet niet welke plannen zij daarmee heeft, maar wat mij betreft blijft de post «onvoorzien» staan. Bij grote projecten is er altijd sprake van zo'n post, omdat je nooit weet wat je tegenkomt. Ik vind dat die beschikbaar moet blijven voor het PMR. Als blijkt dat middelen die zijn opgenomen in de post «onvoorzien» uiteindelijk niet gebruikt worden, dan zijn er procedures voor de aanwending van die middelen. Dan wordt er gekeken naar een herbesteding van die post. Verder is het natuurlijk altijd aan de Kamer om alsnog anders te besluiten over budgetten. Wij voeren in ieder geval vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu keurig de regels uit op dat vlak.

Wat het PMR betreft, is ten slotte gevraagd wat wij gaan doen met het accountantsrapport. Ik ben blij met de positieve bevindingen in het accountantsrapport. Het geeft in ieder geval aan dat de weging van de risico's transparanter is geworden. Er staan natuurlijk ook nog een aantal aanbevelingen in. Wij zullen met de betrokken partijen aan het werk gaan om die aanbevelingen uit te werken, zoals het expliciet melden van de rijksrisico's door de uitvoeringsorganisaties en de toepassing van het instrument auditing. Wij zullen de aanbevelingen uit het accountantsrapport dus meenemen.

Ik kom te spreken over het briefadvies Gateway Holland dat is uitgebracht door de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Mijn voorganger heeft daar in een van de vorige bijeenkomsten al een eerste reactie op gegeven. De Raad heeft heel veel aanbevelingen gedaan. Het grootste deel van die aanbevelingen nemen wij over, maar er zijn ook een paar aanbevelingen waar mijn voorganger de heer Eurlings zich al kritisch over heeft uitgesproken. Ik noem in dit verband de aanbeveling om tot een parallelle regie te komen. Als er scheepsladingen binnenkomen, zou het Rijk moeten bepalen wie dan waar naartoe zou mogen gaan en welke haven dat dan zou mogen verwerken. Ik volg de lijn van mijn voorganger Eurlings. Ik ben er ook absoluut geen voorstander van dat wij in een soort Sovjetsysteem zouden bepalen wat waar in Nederland verwerkt mag worden. Natuurlijk is het goed als havens zich gaan specialiseren, als niet iedere haven probeert om chemie aan te nemen, als niet iedere haven probeert om dezelfde rol te vervullen. Het lijkt een beetje op de discussie met de ziekenhuizen die op dit moment speelt, waarin ook gevraagd wordt om te specialiseren. Een patiënt heeft echter toch vaak ook andere redenen om naar een bepaald ziekenhuis te gaan. Je kunt dus niet zomaar zeggen dat bijvoorbeeld knieoperaties voortaan alleen nog maar in bepaalde ziekenhuizen mogen worden gedaan. Dat geldt ook voor de

havens. Er is vaak sprake van veel meer verbanden. Ik denk dat havens zichzelf zullen moeten gaan onderscheiden. Zij moeten er zelf voor zorgen dat ze hun logistieke vraagstukken zo goed mogelijk oplossen door zich te specialiseren. Ik zou dat toch niet van bovenaf willen opleggen. Voorts is gevraagd of een nationale havenholding nodig is. Ik wil naar aanleiding van het advies van de Nationale Havenraad, dat ik naar de Kamer heb gestuurd, en ook naar aanleiding van de discussie die nu wordt gevoerd met een aantal andere partijen, uiteindelijk mijn reactie op dit briefadvies Gateway Holland naar de Kamer zenden. Dan zal ik ook op die vraag terugkomen. Ook zo'n nationale havenholding zie ik toch wel een beetje als een eindpunt, nadat je eerst een heleboel andere dingen op gang hebt gebracht. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd of het niet logisch zou zijn om ook kleinere samenwerkingsverbanden te stimuleren. Hierbij valt ook te denken aan grensoverschrijdende samenwerking. Ik ben daar een groot voorstander van. Dat gebeurt ook al op een aantal gebieden. Dat is ook noodzakelijk. Je kunt in Zeeland geen ontwikkelingen laten plaatsvinden zonder daarover met Antwerpen te praten. Dan zou je volstrekt langs elkaar heen werken bij het doen van investeringen. Mede op grond van de stukken die nog gaan komen, zal ik dus uiteindelijk mijn reactie op het briefadvies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat aan de Kamer doen toekomen.

Er zijn nog enkele specifieke vragen gesteld naar aanleiding van het briefadvies Gateway Holland. Zo is gevraagd hoe het zit met de zeesluis in Delfzijl en wanneer het Rijk die gaat aanpakken. Ik snap wat daarmee wordt bedoeld. Als je de kanalen aanpakt, zou je dan niet ook onmiddellijk de sluis aanpakken? Dat zou dan echter moeten betekenen dat de sluis nu ook echt een probleem vormt. Wij vinden dat de capaciteit van deze zeesluis in ieder geval tot 2020 toereikend is voor de scheepvaart. De hoeveelheid lading die daar moet passeren, is wat ons betreft echt nog te gering om nu al een vergroting van die sluis noodzakelijk te maken. De sluis is ook qua levensduur pas na 2020 aan vervanging toe. Wij hebben daarom dus geen prioriteit gegeven aan het aanpakken van de sluis. De vraag vanuit het gebied zelf is ook nog niet specifiek gesteld.

Ik vind de zeesluis IJmuiden net zo belangrijk als mijn voorganger. Men weet dat hij daar een goede start mee heeft gemaakt. Op dit moment bevindt het project zich in de fase van de planstudie. Fase 1 zal naar verwachting in 2011 worden afgerond. In 2012 zal fase 2 worden afgerond. Dat is dus eigenlijk conform het convenant. Ik zal er zelf ook goed op toezien dat het ook binnen die termijnen zal gebeuren.

Door de heer Koppejan werd gevraagd of er al zicht was op de richtsnoer voor staatssteun. Na de instelling van een nieuwe Europese Commissie is dit richtsnoer overgegaan van DG Transport naar DG Competitie. Dat heeft voor vertraging gezorgd. Ik zie althans dat nog niet echt actie ontstaat. Ik zal bij mijn transportcollega's in Brussel daarom toch blijven aandringen op spoed. Ik denk dat het belangrijk is om dat op te merken.

De heer Koppejan sprak verder over de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen. Na de besluiten van voormalig staatssecretaris Huizinga en minister Peeters is een onderhandelingstraject gestart over de kostenverdeling. De heer Koppejan vroeg mij of het klopt dat de onderhandelingen vastzitten. Vast zitten ze nooit, maar het is bekend dat alle dossiers die wij in dit verband behandelen, met elkaar in verband worden gebracht. Lastig is het daarom altijd. Binnenkort heb ik een gesprek met minister Crevits, een vervolg op het gesprek dat de heer Rutte met de heer Peeters heeft gehad met het doel een en ander weer wat uit elkaar te trekken. Volgens mij is de Kamer bekend met de complexiteit van dit soort trajecten. Overigens is er wel een goede constructieve sfeer, maar je ziet dat er iedere keer iets bij komt wat er eigenlijk niet bij hoort. Wij zullen proberen om dat eruit te halen.

Ik heb moeite met de vraag over het Innovatieprogramma Logistiek en het topinstituut omdat ik niet weet wat precies de vraag is. Wij hebben zelf

een aantal programma's. Die lopen allemaal goed. Ik weet niet of de vraag is of wij die uiteindelijk bij zo'n topinstituut onderbrengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het voormalige ministerie van Economische Zaken, nu het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, had ook een innovatieprogramma logistiek. Recentelijk is het Topinstituut Logistiek opgericht. Aangezien het ministerie kort op de innovatieprogramma's, vraag ik mij af of ook daarop gekort dreigt te worden. Op welke manier hangt het innovatieprogramma dat onder ELI valt, samen met de kennisontwikkelingsactiviteiten die nog onder Infrastructuur en Milieu plaatsvinden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap het. Omdat het lopende programma's zijn, zullen wij die afronden. Straks krijg je een nieuw programma. Over de vraag wat onder het topinstituut gaat vallen, wordt nog gediscussieerd. Nu herken ik de vraag. Bij het opstellen van het regeerakkoord was dit inderdaad een heel spannend element: wat doe je met de lopende programma's en wat doe je met de nieuwe?

Ik ga in op de verschillende vragen over afval en afvalscheiding.

Klopt het dat het afval eerst wordt gescheiden, maar vervolgens weer bij elkaar wordt gegooid? Volgens mijn gegevens is dat in Nederland niet het geval; het gaat hier goed. De inspectie controleert daarop. Het afval wordt op een verantwoorde wijze gescheiden en daarna verwerkt volgens de wet- en regelgeving van de EU en van Nederland. Ik heb tot nu toe nog geen berichten gekregen waaruit blijkt dat dit in Nederland niet goed werkt. Het is voor ons natuurlijk lastig om toe te zien op hetgeen buiten Nederland gebeurt. Ik ben blij met deze berichten, want ik weet dat er vroeger bij het inzamelen van het huisafval altijd discussie was over de vraag of je daarvoor nou wel echt moeite moest doen omdat het vervolgens toch allemaal op hetzelfde bandje zou komen te liggen. Dat werkt natuurlijk niet erg motiverend. Ik heb echter vernomen dat dit in Nederland op een goede manier gaat.

Mevrouw Smeets en mevrouw Van Tongeren vroegen naar de evaluatie en herziening van de richtlijn over havenafval. In 2011 zal in EU-verband een herziening van deze richtlijn worden gepresenteerd. Ik zet daar in internationaal verband natuurlijk actief op in. Het belangrijkste dat moet worden ingebracht – daarop komen wij nog terug als wij de transportraden en de milieuraden voorbereiden – is het algemeen lozingsverbod van huisvuil, waarop overigens enkele uitzonderingen worden gemaakt. Daardoor kun de naleving en de handhaving vereenvoudigen. Marpol Annex V, lees ik nu op het blaadje dat voor mij ligt, maar dat lees ik dan ook echt voor, want daar moet ik nog helemaal in komen. Tegen die tijd zullen wij daar met elkaar over gaan spreken.

Kan ik controleren of de schepen die voor de kust liggen, hun afval wel afgeven in de haven? De Kustwacht heeft eind 2009 een quickscan uitgevoerd. Vervolgens heeft de Kustwacht ook een onderzoek over een langere periode uitgevoerd, tot juni 2010. De conclusie is dat de schepen die voor anker liggen, zich vrijwel altijd aan de wet- en regelgeving houden. Er is natuurlijk altijd een aantal schepen die dit niet doen.

Mevrouw Van Tongeren sprak over de plastic soep. Wij zien dat men zich aan de regelgeving houdt, maar de plastic soep komt niet alleen van de schepen. Er wordt ook veel plastic via rivieren en andere wegen aangevoerd. Ik heb bij het ontleden van een zeemeeuw wel eens gezien wat allemaal in de maag van een zeemeeuw zit; dat is echt vreselijk. Iedereen heeft weleens de soep van plastic badeentjes in de oceanen zien drijven. Langs allerlei wegen komt dit plastic in het water. Dat komt dus niet alleen van de schepen. Bij de controles die wij hebben gedaan, hebben wij in ieder geval kunnen constateren dat men zich bijna altijd aan de wet- en regelgeving houdt.

Op het Actieplan Zeevaart wordt enthousiast gereageerd. Daar ben ik blij mee. Ik ben ook blij omdat dit plan in samenwerking met diverse partijen tot stand is gekomen. Mevrouw Smeets vraagt hoe de Kamer de naleving daarvan moet bewaken. Ik zal daarop bij de begroting en het jaarverslag terugkomen. De Kamer zal zelf moeten beslissen hoe intensief zij daarop wil toezien. Ik zal in ieder geval de weg van de reguliere verantwoording volgen. Er zullen inderdaad minder ambtenaren zijn in het geheel, maar wij zullen wel specifiek keuzes gaan maken: wat gaan wij wel doen en wat gaan wij niet meer doen. Als dat uiteindelijk betekent dat wij snijden in de eigen taken, zal ik daarover met de Kamer communiceren. Ik vind het beter om dingen niet meer te doen, dan om met de kaasschaaf door het ambtelijk apparaat te gaan. Er is echter geen enkele aanwijzing die erop duidt dat dit specifiek hier zal plaatsvinden. Mocht dat zo zijn, dan kom ik daarop in de Kamer terug.

Ook de hoge regeldruk in de maritieme sector is aan de orde gesteld. Het klopt dat er in het verleden veel regels en veel administratieve lasten waren. Ten dele is dat nog zo, maar de afgelopen tijd is ook heel veel gebeurd. De Kamer heeft in de rapporten van de Algemene Rekenkamer kunnen lezen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een van de koplopers is bij het verminderen van de administratieve lasten. In de afgelopen jaren zijn die met wel 25% verminderd. Wij zullen nog steeds met de ambitieuze doelstellingen, die nu weer in het regeerakkoord staan, doorgaan. Er zijn natuurlijk nog wel heel veel internationale regels; die kan ik niet zomaar afschaffen. Dat behoort niet tot mijn bevoegdheden. Soms zijn er ook regels die de scheepvaart zelf niet wil afschaffen. Dat kan ik mij nog uit de voorgaande periode herinneren. Ik denk bijvoorbeeld aan het afschaffen van de vrachtbrief. Dat wilde de scheepvaart niet omdat door de vrachtbrief alles vastligt voor de verzekering en andere doeleinden. In goed overleg proberen wij nog de laatste dingen te vinden die je weg zou kunnen halen.

Melden zich wel voldoende jongens en meisjes aan voor de zeevaartopleiding? Daarover zal binnenkort een rondetafelgesprek plaatsvinden. Het ministerie van Onderwijs moet daar natuurlijk aan trekken, maar wij proberen daar ook zelf enthousiasme voor te kweken. Ook de sector doet dat. Ik heb wel eens op tv gezien dat er heel leuke stagetrips voor jongeren zijn, die daarmee verleid kunnen worden tot het volgen van zo'n opleiding. «Zeebenen gezocht», zie ik hier voor me. Ik had het al een keer gezien, maar ik krijg het nu aangereikt. Het is dat ik al een andere carrière heb, maar het ziet er leuk uit.

Wat is het voordeel van het varen onder de Nederlandse vlag? Dat levert direct belastinginkomsten op en daarmee ook een toegevoegde waarde. Belangrijker is eigenlijk nog dat op Nederlandse schepen ook Nederlandse zeevarenden zitten, die van belang zijn voor het hele maritieme cluster omdat zij vaak ook na hun tijd op zee allerlei ander werk in de maritieme sector vinden. Het is belangrijk om die ervaring op te doen. Het is toch zonde als je die in eigen land verliest. De Nederlandse vlag is gewoon een kwaliteitsvlag. Als onder de Nederlandse vlag wordt gevaren, werkt dat dus op internationaal niveau goed uit voor het milieu en de veiligheid. Dan zijn nog vragen gesteld over CO<sub>2</sub> in de zeevaart. Deze regering richt zich op het stellen van CO<sub>2</sub>-emissie-eisen aan alle transportmiddelen, dus ook de zeevaart. Internationaal is dat geen punt van discussie omdat de zeevaart bij ongewijzigd beleid, gezien de voorspelde groei, een substantiële bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot zal zijn. Om een reductie te bereiken, wordt bij de International Maritime Organization (IMO) gewerkt aan een set van technische en operationele maatregelen. Nederland speelt daarbij tot nu toe een voortrekkersrol. Gelet op de verwachte groei van de wereldvloot, meen ik dat wij dat zullen blijven doen omdat wij daar een grote speler in zijn. Je moet nog steeds bekijken welke mogelijkheden er zijn om daar goed invulling aan te geven. Ook in Cancún zal de discussie worden

aangezwengeld over de vraag hoe wij via de IMO mondiale afspraken kunnen maken.

Naar de omgekeerde modal shift wordt op dit moment onderzoek gedaan door de Europese Unie. Daarbij wordt bekeken of mensen inderdaad overstappen van de zeevaart naar de vrachtauto's omdat vervoer met vrachtauto's door de zwavelproblematiek uiteindelijk toch weer goedkoper wordt. Dat onderzoek loopt nog. Mocht daar uit komen dat dit inderdaad het geval is, dan zullen wij in Europees verband aandringen op aanpassingen. Ik heb begrepen dat men dat ook in Europa een onwenselijke situatie vindt.

Toevallig kreeg ook ik deze week een brief over European Bulk Services (EBS) en het vraagstuk van de zinkafval in Rotterdam. In het verleden heeft de minister van VROM meermaals contact gehad met de Duitse collega's om de Duitse verantwoordelijkheid op dat vlak te benadrukken. Daarover zijn internationale afspraken gemaakt: als het vuil uit een ander land komt, heeft dat land daar ook de verantwoordelijkheid voor. Helaas heeft dat contact nog niet tot een oplossing geleid. Ik begrijp dat EBS nu overlegt met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Ik hoop dat snel een oplossing wordt gevonden. Ik moet er nog even induiken, maar ik betwijfel sterk dat de overheid nu moet gaan zeggen dat zij de schade wel op zich neemt. Dit komt natuurlijk vele malen vaker voor en daarmee zet je een precedent. Laten wij eerst eens kijken wat de oplossing van het Havenbedrijf Rotterdam is.

De heer Graus heeft een vraag gesteld over de handreiking van het Havenbedrijf om de Blankenburgtunnel op basis van PPS aan te leggen. In het bestuurlijk overleg MIRT van vorige week heb ik met de regio afgesproken dat wij voor eind volgend jaar een voorkeursbesluit voorbereiden. Het is een van de zaken waarop wij studeren. Voordat ik met marktpartijen aan de slag kan gaan op dat vlak, moeten wij er met de regio en de provincie uit zijn zodat duidelijk is of het werkelijk een voorkeursbesluit wordt. Als dat het geval is, dan kunnen wij, zoals in het regeerakkoord staat, met zo veel mogelijk partijen snel de zaak verkennen. Voorzitter, ik denk dat ik hiermee de meeste vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dan krijgen de leden nog ieder een halve minuut voor het maken van een opmerking of het stellen van een vraag.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitvoerige beantwoording. Het klopt dat de meeste vragen zijn beantwoord, maar nog twee kleine vraagjes zijn niet beantwoord.

1. Ik sprak zorg uit over de uitdieping van de vaargeul door de Waddenzee. Kan de minister iets zeggen over de voortgang?
2. Is de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over de tijdelijke natuur- of bedrijfsterreinen ook van toepassing op de braakliggende grond die bestemd is voor havenreserveringen?

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar heldere beantwoording. Ik heb twee vragen.

1. Op mijn vraag over het afval op ankerplaatsen, gaf de minister een antwoord dat ik al had gelezen. In de brief van haar voorganger staat dat er in ieder geval nog een aanvullend onderzoek zal zijn. Mijn vraag is wat daar de resultaten van zijn. Dat heb ik niet gehoord.
2. Ik heb verder een vraag gesteld over de stagnatie van het innovatieprogramma. De minister heeft wel gereageerd op de vraag van D66 over logistiek, maar ik vond het antwoord op mijn vraag niet helder.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik ben geheel tevreden met de antwoorden van de minister.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik wil de minister echt vragen om heel zorgvuldig naar de kwestie rond EBS te kijken. Dit bedrijf is door de overheid gevraagd om vooral niet zelf stappen te ondernemen om de schadeclaim op te lossen. De overheid heeft dit echt naar zich toegetrokken. Het bedrijf dreigt nu zijn milieuvergunning kwijt te raken en er dreigt een dwangsom van € 50 000. Er is een deadline, voor de kerst. Laat dit alstublieft niet de Rotterdamse haven intern oplossen, want dit is echt al een hele tijd een zaak van de rijksoverheid. De sleutel ligt bij de rijksoverheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor het antwoord. Ik heb nog een vraag gesteld over de luchtkwaliteit in de kustregio's van Nederland. Hoe krijgen wij een goede kwaliteit voor elkaar met de zeescheepvaart? Is een accijns op brandstof voor schepen misschien een mooie tussenstap voordat wij overgaan tot het opnemen van de zeevaart in het emissiehandelssysteem? Dan heb ik nog een vraag over het beprijzen van short sea. Er ontstaat natuurlijk concurrentie tussen weg, binnenwater en lucht. Ik heb hier net vragen over gesteld, maar die zijn nog niet beantwoord.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Een van mijn vragen is ook niet beantwoord. Het is ook moeilijk om alle vragen in een korte tijd te beantwoorden.

Wat is precies de taak van de overheid als, al of niet normale, aandeelhouder? En waar ligt de grens? Het valt mij op dat het voor veel mensen in zeehavens en ondernemers onduidelijk is waar de grens ligt. Zij weten niet goed wat zij ermee aan moeten. Kan daarover in de toekomst meer duidelijkheid worden gegeven?

De kwaliteitsvlag kan natuurlijk ook imagoschade veroorzaken. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

Hoe vindt nu controle op de naleving van de regels inzake het vuil plaats, en hoe wordt gehandhaafd? Mevrouw Van Tongeren zei terecht dat de herkomst van het vuil onderzocht kan worden. Je kunt specifiek, zelfs gericht op het land, gaan controleren. Als schepen onder een bepaalde vlag varen, kun je dit controleren. Volgens mij gebeurt dat niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Wat is de stand van zaken bij de verdieping van de vaargeul Eemshaven? Het tracébesluit is in november 2009 vastgesteld. Daartegen is beroep aangetekend en dat beroep ligt nu voor bij de Raad van State. De behandeling moet nog plaatsvinden.

Dan de tijdelijke natuur. De havens werken graag mee aan tijdelijke natuur, maar realisatie van de definitieve bestemming moet natuurlijk wel snel plaats kunnen vinden. Dat biedt kansen voor economie en ecologie. Ik vind dit op zichzelf wel een goede regeling. Je moet wel voldoende oog hebben voor de definitieve ontwikkeling van het gebied en voor de administratieve lasten van zo'n regeling. Dat moet niet leiden tot een latere realisering van de werkelijke bestemming.

De **voorzitter**: De precieze vraag is of de brief van de staatssecretaris over deze natuur ook van toepassing is bij de havens.

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

Mevrouw Smeets vroeg nog naar de ankerplaatsen. Ik sprak al over het vervolgonderzoek. Dat had betrekking op de periode maart tot en met juni 2010. Uit quickscans bleek dat wordt bevestigd dat de ankerligger zich doorgaans goed houdt aan de wet- en regelgeving. Ik zei al dat er af en toe een uitzondering is. De Kustwacht en IVW blijven daarop controleren. Mevrouw Van Tongeren had nog een vraag over accijns op bunkers. Accijns is niet echt een optie, omdat je dan schepen buiten Nederland of

buiten de EU laat bunkeren. Daardoor verlies je het zicht daarop. Je hebt geen milieuvoordeel, maar er ontstaat wel economische schade voor Rotterdam, waar heel veel bunkeractiviteit plaatsvindt. De vraag is of je, door het duurder te maken, het probleem niet verplaatst naar een plek waar je er geen zicht meer op hebt.

Mevrouw Smeets vroeg nog naar de innovatie. Ik denk dat ik bij deze vraag verwijs naar mijn collega van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, want hij moet de gevolgen van het regeerakkoord nog bezien. Hij gaat precies bekijken hoe een en ander wordt verdeeld over de verschillende gebieden.

De **voorzitter**: Verwijzen? Ik heb liever dat de minister zegt met haar collega te zullen overleggen, zodat de Kamer een antwoord krijgt. Anders moeten wij de boekhouding bijhouden terwijl de minister meer mensen in dienst heeft.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter, dank u voor deze interventie.

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

De heer Graus vroeg verder nog naar het aandeelhouderschap. Het ministerie van Financiën gaat over de aandeelhoudersschappen. Als de Staat aandeelhouder is, stuurt hij niet zozeer op de inhoud, maar vooral op beloningsbeleid, dividenden en dat soort zaken. Dat zie je ook bijvoorbeeld bij Schiphol of op andere terreinen. Ik denk dat de vraag hier vooral zal zijn wat dit het Rijk als aandeelhouder oplevert. Het zal niet zozeer gaan om de vraag wat het Rijk als aandeelhouder wil op het gebied van het beleid.

Een andere vraag van de heer Graus is wat de taak van de overheid is bij de havens. Volgens mij heb ik dat net al een beetje aangegeven. Ik denk dat de taak van Infrastructuur en Milieu is terug te vinden in de reactie die het ministerie zal geven op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Dan kunnen wij er dieper op ingaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor heel graag van de minister wat zij gaat doen inzake EBS.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, excuses.

Ik zei al dat ik de brief net heb binnengekregen. Ik moet mij nog even beraden over de precieze rol. Ik schrijf de Kamer graag een brief waarin staat wat ik ga doen met het verzoek. Overigens heb ik het verzoek niet direct van EBS gekregen, maar via via.

De heer **Graus** (PVV): De herkomst van het vuil is herleidbaar. Je kunt specifiek zoeken op landen. Het is heel leuk dat varen onder de vlag belastingvoordeel oplevert, maar daar hebben de ondernemers niets aan, terwijl zij wel imagoschade oplopen als de Nederlandse vlag wordt geschaad. Het moet niet zo zijn dat alleen de Staat voordeel heeft. De ondernemer moet ook voordeel hebben van het varen onder de Nederlandse vlag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan hebben wij elkaar verkeerd begrepen. Alle investeringen die wij doen, doen wij ook om de economie en de haven economie te bevorderen. Ik dacht dat de heer Graus vroeg naar het specifieke aandeelhouderschap van het Rijk in sommige zeehavens, maar dat is dus niet het geval.

De heer **Graus** (PVV): Het kan ook imagoschade opleveren; daar moeten wij ook rekening mee houden. Dat was mijn vraag. Nu worden alleen de voordelen opgenoemd, maar er zitten ook nadelen aan het varen onder de Nederlandse vlag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie die nadelen niet zo.

De **voorzitter**: Mijnheer Graus, mocht u daar nog redenen toe hebben, stelt u uw vragen daarover dan schriftelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Geregeld wordt de herkomst van het vuil nagegaan. Ook bij de inspecties wordt gekeken waar zaken vandaan komen, of dat herleidbaar is en of je daarmee de dader kunt oppakken. Dat is hetzelfde als bij de vuilniszakken die wel eens verkeerd op straat worden gezet. Die worden ook uitgepluisd. Zo wordt ook het drijvend vuil af en toe uitgepluisd om te achterhalen van wie het afkomstig is om zodoende de schuldige te kunnen straffen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van dit overleg. Ik dank eenieder die erbij betrokken was. Ik noem hierbij de volgende toezeggingen.

- De minister stuurt de Kamer voor 1 juli 2011 een reactie op het briefadvies Gateway Holland van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.
- De minister stuurt de Kamer nog voor de begrotingsbehandeling een brief over de EBS-problematiek.