

Vergaderjaar 2009–2010

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 22 september 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 juni 2009 met een rapportage over verzelfstandiging van het havenbedrijf Amsterdam (29 862, nr. 14);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2009 ter beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de Vijfde Voortgangsrapportage van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (24 691, nr. 100);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 juni 2009 met een reactie op het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar samenwerking van zeehavens (29 862, nr. 15);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 juni 2009 over de afgiftecijfers van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in 2008 en het havenafvalbeleid in 2009 (29 862, nr. 16);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juli 2009 over het advies van het Stakeholders Advies Forum inzake verkenning KGT2008 (29 862, nr. 17);
- de brief van de minister van Economische Zaken d.d. 13 juli 2009 met het rapport «Economische visie op de langetermijnontwikkeling van de Mainport Rotterdam. Op weg naar een Mainport Netwerk Nederland» (24 691, nr. 101);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 september 2009 ter beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over cruise-terminals (29 862, nr. 18).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Aptroot, Jager, Koppejan, Roefs en Roemer.

en minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. Ik stel een spreektijd voor van vijf minuten per fractie en in de eerste termijn van de Kamer twee interrupties per fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Mijn eerste punt betreft verzelfstandiging en de samenwerking van zeehavens. De PvdA-fractie is voorstander van verzelfstandiging van havenbedrijven. De ontwikkelingen in Amsterdam en ook in Zeeland juichen wij toe: besturen op afstand en professionals aan het roer. Wij horen steeds meer dat de havens willen samenwerken, dat zij Nederland en zelfs West-Europa als één havengebied willen zien. Zij willen regels en tarieven afstemmen op elkaar en complementair zijn aan elkaar. Wie heeft de regie daarover? Wie regelt de bovenregionale zaken? Dat is eigenlijk te belangrijk om aan havenbedrijven alleen over te laten, want dat is immers cruciaal voor onze economie en voor werk. Mag de Nederlandse overheid, de minister, daar ook nog zijn visie op hebben? Wij horen graag hoe de minister daartegen aankijkt.

De Exploitatiemaatschappij Schelde-Maas (ESM), een samenwerking tussen het Havenbedrijf Rotterdam en Seaports Zeeland Havenbedrijf, is opgeheven. Ik verwacht dat er wel weer een nieuwe samenwerkingsvorm zal ontstaan in de toekomst, maar ik roep de minister op om met Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen om de tafel te gaan zitten en de spelers op te roepen een langetermijnvisie op te stellen. De derde verdieping is nog geen feit, maar je ziet het verzoek voor de vierde al aankomen en die zit er volgens ons niet in. Vlissingen kan wat voor Antwerpen betekenen. Zo willen wij ook kijken naar de mogelijke containerterminal in Vlissingen. Dat moet wel in samenhang gebeuren. Een vraag aan de minister – dat is echt een indringende vraag van ons – is of hij het voortouw wil nemen en alle partijen aan tafel wil brengen.

Mijn tweede punt betreft afval. Inmiddels is ook in de Atlantische Oceaan, in de Sargassozee, een drijvende afvalsoep gevonden. Hoe denkt de staatssecretaris een verbetering te realiseren in het aantal schepen dat afval afgeeft en de hoeveelheid die wordt afgegeven in Nederlandse havens? Of is zij al tevreden met 56%? Ik neem aan dat dit niet het geval is, maar met welk afvalcijfer is zij dan wel tevreden? Alle schepen betalen voor afvalafgifte, maar niet iedereen maakt daar gebruik van. Vandaar dat er overschotten waren. Die zijn echter in 2008 voor een groot deel teruggegeven aan de sector: de hoeveelheid afval die mocht worden afgegeven, werd verruimd en de prijs werd verlaagd. Dat is in feite een teruggave van het bedrag. Nu is het overschotje zo goed als op. Gaan de tarieven nu weer gewoon omhoog of gaat de hoeveelheid afval die mag worden afgegeven omlaag? Wat voor invloed denkt de staatssecretaris dat dit heeft op de afvalafgifte van zeeschepen? Wat gaat zij hieraan doen? Is de staatssecretaris bereid om zich bij de International Maritime Organisation (IMO) hard te maken voor een verbod op het over boord zetten van afval als glas, metaal en verbrandingsas ook buiten de twaalfmijlzone, de zogenaamde «zero discharge»? Wil zij een voortrekkersrol innemen op dit terrein?

In De Telegraaf van gisteren stond al te lezen dat de PvdA-fractie de staatssecretaris wil vragen of zij wil controleren of de zogenaamde «slapende schepen» voor de Nederlandse kust naast bevoorrading ook

gebruikmaken van een afvalservice. Wat doet zij met schepen die meer dan twee weken geen haven hebben aangedaan en die geen afval aan boord blijken te hebben? De visserij is een heel belangrijke bron van afval in zee; steeds meer, zo blijkt. Vissersschepen gaan allen naar zee en hebben allemaal een IMO-nummer. Waarom wordt de visserij niet meegenomen in het zeehavenbeleid?

Ik heb nog enkele losse zaken. Is er geen mogelijkheid om te komen tot reductie van administratieve lasten als reders niet bij iedere havenontvangstinstallatie elke keer dezelfde formulieren moeten invullen? Een ander punt is de Tweede Maasvlakte of de Intentieverklaring Bereikbare Haven. Daar bestaat een Verkeersonderneming waar verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement bij elkaar komen. Die Verkeersonderneming heeft geen rechtsvorm, deze is een samenwerkingsverband. Zij kan dus geen zelfstandig opdrachtgever van projecten zijn en kan geen rechtshandelingen verrichten. Die situatie lijkt nodeloos ingewikkeld. Men wil het anders en daar is men volgens mij ook mee bezig: de Verkeersonderneming moet een stichting worden of moet verder worden verzelfstandigd in de vorm van een besloten vennootschap of een naamloze vennootschap. Is de beslissing al genomen of heeft de minister er nog iets over te zeggen? Wat vindt hij hiervan? Nu ik het toch over de bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte heb en de afspraak dat zo veel mogelijk wordt afgevoerd via de binnenvaart: waarom is er niet voorzien in een binnenvaartterminal op de Tweede Maasvlakte?

Een ander punt is de Tweede Maasvlakte en de crisis. Er zal wellicht gefaseerd moeten worden. Vindt die fasering in overleg plaats? Kan er sprake zijn van contractbreuk bij fasering? Allerlei beslissingen kunnen namelijk gevolgen hebben voor gebruikers van de oude havengebieden en bijvoorbeeld de werkgelegenheid daar. Als voorbeeld noem ik maar het besluit – of dat al dan niet is genomen, is een beetje onduidelijk – om de Amazonehaven niet te verbreden. Ik hoor hier graag een reactie op.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben een brief gekregen over de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam en over een tweede zeesluis bij IJmuiden. Die worden een beetje door elkaar behandeld. Ik wil ze uit elkaar halen. Wat ons betreft moeten beide zaken gebeuren. De verzelfstandiging van de haven vinden wij in lijn met de situatie van grote havens elders. Een verzelfstandigd havenbedrijf in Amsterdam kan slagvaardiger werken, is niet voor elk detail afhankelijk van de politiek. De minister denkt daar volgens mij ook zo over. Inmiddels denkt de Amsterdamse gemeenteraad er ook zo over. Met de keuze om het in een nv te stoppen, om het een overheidsbedrijf te laten zijn, hebben wij op zich geen probleem. Het moet dus wel gaan gebeuren. Wij zijn niet zo gelukkig met het kabinetsstandpunt dat er nog geen besluit moet worden genomen over een eventuele tweede zeesluis bij IJmuiden. Wij vinden dat riskant, want het sluiscomplex is toch echt een belemmering voor verdere groei van de haven. De grootste schepen kunnen er niet doorheen, er beginnen wachttijden te komen en er is sprake van storingsgevoeligheid. Ik beweer niet dat het volgend jaar maar moet gebeuren. Dat kan ook helemaal niet. Er moet besluitvorming plaatsvinden en het geld moet bijeen worden gebracht. Wij moeten niet nog eens jaren wachten om dit op de rit te zetten. Er is overigens ook een motie, de motie-Van Oudenallen, aangenomen in de Tweede Kamer waarin staat dat die tweede zeesluis er moet komen. De VVD-fractie heeft daar ook voor gestemd, met een grote meerderheid van de Kamer. Ik vraag de minister om binnen een jaar met een plan te komen voor de wijze waarop het moet gebeuren en om met de partners te kijken hoe het met de financiering kan gaan, want er moet natuurlijk sprake zijn van cofinanciering, zodat wij een duidelijk tijdschema hebben en wij de knoop definitief kunnen doorhakken dat er een tweede grote zeesluis gaat komen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik neem aan dat de VVD-fractie ook vindt dat er eerst een goede businesscase moet liggen onder die tweede zeesluis. Ik neem ook aan dat het havenbedrijf, nu dat wordt verzelfstandigd, dat naar de minister brengt. Hoe schat u de huidige situatie in wat betreft de tweede zeesluis, gegeven het feit dat er op dit moment niet bepaald sprake is van groei?

De heer **Aptroot** (VVD): Het bijzondere is dat de Amsterdamse haven het afgelopen jaar ietsje is gegroeid – ik meen ongeveer 1,5% – en nog groeit. Ik zie een willekeurige bezoeker op de tribune zeggen dat het 8% is. Amsterdam groeit dus nog wat. Wij vinden dat je je besluiten niet moet laten hangen van de crisis. Nu het even wat minder gaat, moeten wij niet zeggen dat wij de capaciteit niet nodig hebben. De economie zal op enig moment weer gaan draaien. Als het kabinet nu eens maatregelen neemt, gaat het wat vlotter dan als het zo apathisch blijft kijken, maar daar hebben wij het de afgelopen week over gehad. Wij moeten ons daarop voorbereiden. De zeesluis is een bottleneck en de grootste schepen kunnen er niet in. Dat zijn er maar enkele, maar het zullen er meer worden. Er is sprake van storingsgevoeligheid en er zijn wachttijden. Laten wij vooruitkijken. Zelfs als wij op enig moment een besluit nemen, duurt het nog jaren voor de bouw begint, laat staan dat deze gereed is. Er is echter wel een motie in de Kamer aangenomen waarin staat dat de tweede zeesluis er moet komen. Natuurlijk moet er een goede businesscase komen en natuurlijk moet de financiering worden geregeld. Wij weten dat de financiering maar deels een rijksverantwoordelijkheid is, namelijk waar het gaat om de veiligheid en de zeewering, en dat deze voor een groot deel een kwestie is van de haven van Amsterdam. Die zal voor het grootste deel van het geld moeten zorgen. Nu zeggen dat het voorlopig nog niet actueel is, vinden wij te passief. Wij willen dat al die cijfers op tafel komen en dat wij proberen om bijvoorbeeld over een jaar alles op een rij te hebben zodat wij een besluit kunnen nemen. Vervolgens komt het in een investeringsschema, een uitvoeringsschema. Het kan best zijn dat wij over een jaar besluiten dat, omdat er nog procedures te volgen zijn, de bouw misschien wel drie, vijf of zes jaar later begint en dat de sluis pas over acht of negen jaar klaar is. Dat is best, maar als wij nu niet in de benen gaan, komen wij straks echt op achterstand. De samenwerking tussen de zeehavens vinden wij prima, zoals uitwisseling van kennis over ontwikkelingen en kostenreducties. Wat wij opvallend vinden, is dat de minister en de staatssecretaris spreken over het versterken van de onderhandelingspositie tegenover marktpartijen. Dat begrijpen wij wel en het is wel aardig, maar dat duidt toch een beetje op marktmacht, op kartelvorming. Er was een voorstel om mkb-bedrijven met een marktaandeel tot 10% toe te staan samen te werken. De Kamer wilde dat, maar de regering was ertegen. Op grond daarvan vraag ik mij af of dit wel kan. Heeft de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) hier wel eens naar gekeken? Dat is wel belangrijk. Het zou wel eens kunnen dat het als één geheel op de markt opereren mededingingsrechtelijk niet kan. Wij vinden het gek dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) spreekt van het voorkomen van buitensporige marktmacht terwijl er juist marktmacht wordt gecreëerd. Wij begrijpen de achtergrond van de samenwerking. Als één blok naar marktpartijen gaan, bijvoorbeeld door tariefafspraken te maken, zou wel eens strijdig kunnen zijn met mededingingswetgeving. Is daarnaar gekeken en, zo nee, zijn de bewindslieden bereid om dat te doen?

Mevrouw Roefs heeft al een en ander over scheepsafval gezegd. Wij zijn het met haar eens dat wij daar best wat scherper op zouden kunnen zijn en aanvullend iets zouden kunnen regelen. Uit de cijfers blijkt echter dat er minder schepen zijn geweest in 2008, maar wel meer afval is ingeleverd. Er is dus een goede stap gezet. Daarom zijn wij ook akkoord met die

30% indirecte financiering. Die maakt het inleveren van het afval wat goedkoper en dus wat aantrekkelijker. Een ander punt is Mainport Rotterdam en de Tweede Maasvlakte. Ik heb recent gezien hoe de aanleg voor het NSI, het eerste stukje, al boven het water uitkomt. Dan krijg je toch wel een enthousiast en trots gevoel als Nederlander en dat is heel goed. Wij denken dat het wel verstandig is om te kijken hoe het gaat met de verdere fasering. Fase 1 loopt en fase 2 moet gewoon ook plaatsvinden. Het kan echter wel verstandig zijn om nog eens nader te kijken of de crisis enig gevolg heeft voor de uitgifte. Uiteindelijk moet het geheel doorgaan. Wij zijn er zeer enthousiast over dat deze unieke ligging en die 20 m diepte straks echt realiteit zijn. De grootste schepen kunnen daar aanlanden. Wij krijgen graag wat nadere informatie over de fasering. Gaan de bewindslieden op enig moment met de betrokkenen in overleg over de wijze waarop die plaatsvindt? Bereikbaarheid is heel belangrijk. Wij maken ons toch nog zorgen over de A15. Wij vinden het heel goed dat die wordt aangepast, verbreed. Je hoort elke ondernemer in het gebied al over de bouwtijd. Terecht zijn er heel veel acties van de overheden en van de bedrijven om daar iets aan te doen. Wij lezen dat de bouwtijd gehaald gaat worden, maar wij vinden die bouwtijd toch nog steeds heel lang. Wij vragen ons af of de bouwtijd of de verbouwtijd van de A15 niet wat kan worden verkort. Wellicht kan gebruik worden gemaakt van de crisis, waardoor er her en der capaciteit is. Verkorting van de bouwtijd zou een tot een veel betere situatie voor de betrokken bedrijven leiden en eigenlijk voor iedereen in de regio.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil graag vier onderwerpen de revue laten passeren. Een van de belangrijkste is de samenwerking tussen de zeehavens. Dat is een belangrijk punt op de agenda van vandaag. Over minder dan 1000 km kustlijn, van Le Havre tot Hamburg, ligt een overwel digende hoeveelheid havens. Volgens de Nationale Havenraad liggen er binnen deze range maar liefst 27 volwaardige havens. Mij dunkt. China lacht ons echter compleet uit. Iedere haven heeft namelijk zijn eigen beleid en zij beconcurreren elkaar tot op het bot. Daarom krijgen wij, in onze ogen, ridicule situaties. Daar waar wij nu juist Europees kunnen denken, laten wij dat eigenlijk achterwege. Dan krijg je dat een haven die 80 km landinwaarts ligt toch eist dat de Westerschelde wordt uitgediept tot duizelingwekkende dieptes. De allergrootste reuzen varen straks een aantal havens voorbij waar zij eenvoudig kunnen lossen omdat Antwerpen ze graag wil hebben. In de ogen van de SP is dat onzinnig en leidt het toch een reusachtige verspilling van geld en natuur. Iedere haven wil alles, waardoor er straks in 27 havens van alles een beetje is. Kies voor duurzame samenwerking en kies daarom voor specialisatie, voor specifieke havens. Dit zou je in Europees verband met elkaar als doel voor ogen moeten hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): Die haven verder van de zee is natuurlijk Antwerpen. Ik wil deze regering van alles en nog wat verwijten, maar niet dat er een verplichting ligt op grond van een oud verdrag, nog uit de tijd dat België zelfstandig werd. Bent u zich ervan bewust dat wij op grond van dit oude verdrag gewoon een aantal zaken voor die haven moeten doen? Over de manier waarop kunnen wij spreken, maar ik vind het een beetje flauw om te doen alsof de regering – laat ik haar nu eens even in bescherming nemen – zelf een of andere actie heeft bedacht om de toegang tot Antwerpen te verbeteren. Het is gewoon een verplichting op grond van een oud verdrag. Zo lang de andere partij het er niet mee eens is, kunnen wij daar toch niet vanaf?

De heer **Roemer** (SP): Dat is een beetje het bekende verhaal, dat steeds als riedeltje wordt gebruikt. Wij hebben eigenlijk een onzinnig verdrag waaraan onzinnige kosten en maatregelen zijn verbonden en dat moeten

wij dan maar onzinnig gaan uitvoeren. Dit is een van de voorbeelden en ik pak er straks nog een, namelijk de door u zo gewaardeerde zeesluis in IJmuiden. Dat vind ik ook zo'n onzinnig ding, maar daar kom ik zo op. Dit is eigenlijk een kans in Europa om ervoor te zorgen dat wij over die kustlijn van 1000 km een zeer aantrekkelijk havengebied hebben. In China ligt dat in één land en daar doen ze het allemaal. Daar lachen zij zich rot. Hier gaan wij elkaar allemaal kapot concurreren. Het kost miljoenen en miljarden om dat voor elkaar krijgen. Wij zitten er niet op te wachten om de zeesluis in IJmuiden te vervangen. Onderhouden moet wel, maar vergroten is niet nodig. Dat is zeker niet het geval omdat er straks een grote Tweede Maasvlakte is. Nu die er gaat komen, moeten wij die ook optimaal gebruiken. De minister is verantwoordelijk voor de bestaande rijkssluis bij IJmuiden. Ik wil de toezegging dat hij ervoor zorgt dat die gewoon goed blijft werken en op tijd wordt gerenoveerd.

De heer **Aptroot** (VVD): Een kwastje erover ...

De heer **Roemer** (SP): Ja, bijvoorbeeld. Dan kan Amsterdam namelijk verder stoppen met de hele lobby voor die sluis waarop wij niet zitten te wachten.

De **voorzitter**: Er zijn nog twee interrupties, namelijk van de heer Koppejan en mevrouw Roefs. Ik wil die in één keer doen, want ik denk dat zij over hetzelfde onderwerp gaan.

De heer **Koppejan** (CDA): De Kamer heeft in grote meerderheid de verdragen rond de Westerschelde geaccepteerd. Daar was u niet bij, mijnheer Roemer. Als wij echter als democratisch land een besluit nemen om een verdrag met een ander land aan te gaan, kunt u hier toch niet zeggen dat wij dat verdrag niet gaan uitvoeren? Dan verworden wij toch tot een soort bananenrepubliek? U als vertegenwoordiger van een democratische partij dient toch ten minste besluitvorming in de Tweede Kamer te respecteren en de verdragen die met andere landen zijn aangegaan?

De heer **Roemer** (SP): Dat weerhoudt mij er niet van om ten alle tijden mijn mening te geven, te zeggen wat ik vind dat er zou moeten gebeuren. Als er iets onzinnigs is – beter ten halve gekeerd dan hele gedwaald – heb ik liever dat de ministers op Europees niveau eens met elkaar gaan praten over de vraag of dit onzinnige verdrag niet opnieuw bespreekbaar moet worden gemaakt. Dit slaat eigenlijk helemaal nergens op. Wij blijven verdiepen en verdiepen, wij blijven de natuur maar beschadigen en wij blijven miljoenen verkwisten. Waarom? Omdat Antwerpen eigenlijk alleen maar 24 uur per dag – de schepen kunnen er namelijk gewoon doorheen met hoogtij – die paar allergrootste schepen die langskomen naar zijn haven wil hebben, terwijl Zeebrugge gewoon aan zee ligt en men daar van alles zou kunnen doen en Rotterdam straks een nieuwe Maasvlakte heeft die hypermodern is. En dat op zo'n stukje, is dat nu het Europees denken van de VVD en het CDA? Dan kunnen ze nog een keer een lesje leren bij de SP over hoe je echt Europees moet denken. Dit was daar een mooi voorbeeld van.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Uit de woorden van de heer Roemer meen ik te mogen concluderen dat hij van harte mijn oproep aan de minister steunt om het voortouw te nemen om met Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam te gaan praten over een langetermijnvisie op het hele gebied rondom de Westerschelde.

De heer **Roemer** (SP): Dat zou wel eens zeer zinvol kunnen zijn. Voorzitter. Ik kom te spreken over de overslagcapaciteit. Er liggen nog enorme mogelijkheden in zeehavens om de binnenvaart te stimuleren. De

binnenvaart is vanuit de beste manier om grote hoeveelheden goederen betrouwbaar, veilig, schoon en uiterst efficiënt te vervoeren, maar dan moeten we er nog wel wat aan gaan doen. Zeehavens kunnen een cruciale rol spelen in het bevorderen van transport via de binnenvaart. Zorg ervoor dat er duurzaam en innovatief wordt geïnvesteerd in overslagcapaciteit. Zorg voor mobiele kranen en onderzoek mogelijkheden om bijvoorbeeld direct over te laden van zeeschip naar binnenvaartschip, in plaats van twee keer te hijsen en het eerst op de kant neer te zetten. Zo kan het in één keer. Graag krijg ik de toezegging dat het kabinet hier goed naar zal kijken en de Kamer van deze ontwikkeling op de hoogte zal houden, evenals de toezegging dat het dit ook zo ziet.

Een ander voorstel is om goed te kijken naar speciale binnenvaarthavens binnen een zeehaven. Dit kan natuurlijk goed worden ingepast in de Tweede Maasvlakte. Deze wordt nu aangelegd, waardoor dit soort slimme laad- en losplekken voor binnenvaartschepen nu kan worden ingebouwd. Later ombouwen is vaak onpraktisch en veel te duur. Dat hebben we al vele malen ervaren. Het is voor ons een vraag en onbegrijpelijk waarom dit daar nu niet wordt meegenomen. Ik krijg graag een toezegging van de minister of van de staatssecretaris, maar liefst van beiden, dat zij dit alsnog gaan regelen met vertegenwoordigers van de Rotterdamse haven en de binnenvaartorganisaties. Zijn zij hiertoe bereid?

De motie van mijn collega Poppe met als doel een verplichte afgifte van alle afvalstoffen van schepen met een bestemming buiten Europa wordt niet uitgevoerd. Het gaat om scheepsafval, maar ook om ladinggebonden afval en slob. Het kabinet heeft in een brief op met name die laatste twee gereageerd. Naar mijn idee is dat ruis opwerpen. Ik heb namelijk begrepen dat dit wel gaat gebeuren in Griekse havens. Volgens mij moet het ook mogelijk zijn voor schepen waarvan de eerstvolgende haven buiten Europa ligt. Wil het kabinet daarop reageren? Wij moeten er natuurlijk zo veel mogelijk voor zorgen dat het afval bij een afvalverwerker terecht komt en niet ergens in Afrika of midden op de oceaan.

Essentieel hierbij is de financiering van de afgifte en verwerking. Daaraan moeten voor de schipper geen extra kosten verbonden zijn. Dan geeft hij het afval namelijk graag af. Een schipper die moet betalen voor zijn afval, gaat dat economisch bekijken en zeker in economisch slechte tijden is het idee om de afvalkraan op zee open te gooien erg verleidelijk. Daarom is de afspraak gemaakt om het lossen van afval 100% indirect te financieren. Waarom blijft het kabinet nog steeds op 30% hangen? Ik weet dat daar in 2007 afspraken over zijn gemaakt met de Kamer, maar volgens mij moet ook het kabinet er een voorstander van zijn om zo snel mogelijk naar 100% te gaan. Zo kunnen we de ellende van het storten op zee of op nog ergere plekken, voorkomen. Is het kabinet bereid om in ieder geval die 100% indirecte financiering als uitgangspunt te nemen bij een overleg op Europees niveau? Krijg ik een 100%-toezegging daarvoor? Wil het kabinet er haast bij maken of moet de Kamer een handje helpen via een motie? Mijn laatste punt betreft de walstroom. Heb ik het nou goed dat hier nog steeds meerwerk van te maken is door in te zetten op maximale voorzieningen? Het is namelijk van de zotte dat schepen aan de kade soms dagenlang een motor moeten laten draaien om stroom te hebben aan boord. Graag een harde toezegging van het kabinet dat het hier nou echt werk van gaat maken en dat het bereid is om de vorderingen zo spoedig mogelijk aan de Kamer te laten weten.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Ik begin met de economische crisis, want die hakt er geweldig in bij onze zeehavens en het havengerelateerde bedrijfsleven, in het bijzonder de terminals. Welke gevolgen heeft de economische crisis voor de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte en van de containeroverslag, zowel van de nieuwe containerterminals als van de bestaande terminals? Tegelijkertijd bereiken ons berichten dat in Duits-

land en Vlaanderen de nodige ideeën bestaan om staatssteun te geven of al verkapte staatssteun plaatsvindt. Wat doet de Nederlandse overheid? Mijn volgende punt is de verzelfstandiging van het havenbedrijf. We begrijpen dat, mede op verzoek van deze minister, de gemeente Amsterdam volop aan de slag is gegaan met de verzelfstandiging en dat de regio, de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland de bereidheid hebben uitgesproken om mede op basis van de businesscase een forse financiële bijdrage te leveren aan de financiering van de nieuwe zeeluis bij IJmuiden. We begrijpen dat die businesscase er zelfs al is. Wat mogen wij nu op korte termijn aan concrete stappen verwachten van de minister ten aanzien van de besluitvorming rond de zeeluis bij IJmuiden? In die zin sluit ik mij dus aan bij de opmerkingen van collega Aptroot. Dan kom ik op de havensamenwerking en het KiM-onderzoek (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid). Iedereen is voor meer samenwerking tussen havens als dit een win-winsituatie oplevert voor alle direct betrokkenen. Diverse samenwerkingsprojecten tussen Nederlandse zeehavens hebben inmiddels hun meerwaarde bewezen. Bij succesvolle samenwerkingsprojecten gaat het tot op heden vooral om publieke taken, maar ook commerciële samenwerking moet mogelijk zijn. Dat ligt echter een stuk moeilijker, omdat zowel de belangen als de machtsverhoudingen van havens uiteenloopt. Toch kan meer commerciële samenwerking tussen havens lonend zijn. Terecht wordt in het KiM-rapport gewezen op de voordelen die samenwerking kan opleveren voor een hogere bezettingsgraad van terminals, specialisatie en efficiënt gebruik van middelen voor achterlandinfrastructuur. Volgens de CDA-fractie is meer samenwerking tussen havens echter alleen mogelijk als tegelijkertijd sprake is van verzelfstandiging van havenbedrijven. Amsterdam is op de goede weg, Zeeland Seaports is al verder, maar wat bedoelt de minister als hij in reactie op het KiM-rapport schrijft dat het kabinet verzelfstandigingsprocessen van Nederlandse havens wil stimuleren en faciliteren? Wat houdt deze faciliterende en stimulerende rol van de overheid praktisch in? Welke voordelen hebben de zeehavens daarvan bij het eigen verzelfstandigingsproces? Is het in het kader van nationale samenwerking en verzelfstandiging van havenbedrijven ook niet wenselijk dat de rijksoverheid altijd bereid is om middels aandelen te participeren in deze verzelfstandigende havenbedrijven?

Uiteindelijk dient ook de vraag beantwoord te worden hoe de minister en de staatssecretaris de samenwerking tussen Rotterdam en de andere Nederlandse havens zien ontwikkelen. Hoe ziet het eindplaatje er in de ideale situatie uit? Moeten we blijven uitgaan van de bestaande situatie van één mainport en meerdere zelfstandige regionale havens die ieder hun eigen specialisaties hebben en met elkaar blijven concurreren, maar tegelijkertijd op steeds meer onderdelen samenwerken? Is het einddoel een nationale havenholding? Zo ja, welke taken en bevoegdheden dient deze dan te krijgen? Hoe verhoudt deze holding zich dan tot Rotterdam, Amsterdam en de overige regionale zeehavens? Die vormen immers een belangrijke motor voor de regionale economie en werkgelegenheid. Deze maatschappelijke doelstellingen staan centraal in diverse mission statements. Iedere haven wil graag die lading stromen en bedrijfsvestigingen aantrekken die de meeste toegevoegde waarde en werkgelegenheid biedt. Wat dient in de visie van de minister het einddoel te zijn van de samenwerking tussen havens? Alleen als er duidelijkheid is over het einddoel, kunnen we gezamenlijk verder komen.

Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen internationale samenwerkingsverbanden? Zouden havens binnen hetzelfde stroomgebied niet meer met elkaar moeten samenwerken? Ze hebben immers dezelfde belangen op het gebied van toegankelijkheid en achterlandverbindingen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Delfzijl en het Dortmund-Eemskanaal, waar Duitsland op dit moment honderden miljoenen in investeert. Delfzijl wil eigenlijk ook wel een investering in zijn zeeluisen. Het is heel duidelijk

één gebied. Ik denk ook aan Zeeland Seaports en de samenwerking met de havens van Gent en Antwerpen.

Hoe ziet de minister de nu opgerichte Havenalliantie zich ontwikkelen? Nu is dit een samenwerkingsverband waarin vooral Rotterdam en Amsterdam domineren en de regionale havens mogen aanschuiven. Is het de bedoeling dat de regionale havens gelijkwaardig gaan participeren? Zo ja, op welke termijn? Hoe gaan de doelstellingen en de taken van de Havenalliantie zich verhouden met de Nationale Havenraad?

Ik maak nog een paar opmerkingen over het loodswezen. Het staat weliswaar niet op de agenda, maar toch willen wij voor een paar zaken aandacht vragen. Als het goed is, zal eind deze maand een tussentijdse evaluatie van het loodswezen afgerond worden. Graag zouden wij naar aanleiding van deze evaluatie met de minister of de staatssecretaris van gedachten wisselen over de wijze waarop het loodswezen ook in de toekomst georganiseerd moet blijven. De onzekerheid daarover voor de lange termijn leidt op dit moment tot knelpunten bij het personeelsbeleid en de benodigde investeringen in nieuwe vaartuigen. Ook het huidige tariefsysteem kent knelpunten. Daarom vinden wij dat we niet tot 2011 of later moeten wachten met beslissingen over de toekomst van ons loodswezen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een punt van orde. Ik gun de heer Koppejan uiteraard zijn opmerkingen. Ik maak me er ook wel eens schuldig aan om iets te vragen wat niet op de agenda staat, maar over dit onderwerp wil mijn fractie in een later stadium graag nog een debat voeren; dit ter informatie van de heer Koppejan. Ik heb mij hier vandaag in ieder geval niet op voorbereid.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik vraag alleen maar om op korte termijn hierover te overleggen.

De heer **Roemer** (SP): Dan hebt u bij dezen mijn steun.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik zie dat ik overweldigende steun krijg! De heer **Aptroot** (VVD): Tijdens de procedurevergadering zal ik het verzoek steunen, maar vandaag niet.

De heer **Koppejan** (CDA): Is de minister bereid om op korte termijn met een vertegenwoordiging van het loodswezen om de tafel te gaan zitten om over deze zaken van gedachten te wisselen? Ik begreep dat daar behoefte aan is.

De **voorzitter**: We zullen het morgen op de procedurevergadering aan de orde stellen en kijken of er voldoende steun binnen de Kamer is.

De heer **Koppejan** (CDA): Ik kom bij een van de laatste punten. We zijn zeer tevreden met het toenemend gebruik door schepen van de havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval.

We zijn blij met het SAF-advies (Stakeholders Advies Forum) over de Kanaalzone Gent-Terneuzen en de voortgang die geboekt wordt bij de aanpak van het sluizencomplex bij Terneuzen in het kader van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone. Dit is weer eens een voorbeeld van een grensoverschrijdend project, waaruit blijkt dat Vlaanderen en Nederland elkaar nodig hebben in het kader van economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio. Is het terecht om te concluderen dat de verbetering van het sluizencomplex vooral heel belangrijk is voor de toekomst van de haven van Gent als industrie- en distributiehaven met veel toegevoegde waarde en werkgelegenheid? Hoe ziet het tijdspad eruit? Is er al zicht op een Vlaams/Nederlandse verdeling van de bekostiging? Is het nog steeds mogelijk om eind 2009 een planstudiebesluit te nemen?

Mijn laatste opmerking betreft de brief die op verzoek van de CDA-fractie is gestuurd over de cruisterminals. Mag ik uit de brief afleiden dat de staatssecretaris kritisch is over plannen zoals die van de gemeente Den Haag om een cruisterminal buitendijks aan te leggen in Scheveningen? Ik vraag dit in verband met de Beleidslijn kust en het Nationaal Waterplan.

De **voorzitter**: We hebben onderling afgestemd dat de staatssecretaris eerst antwoordt. Ik stel voor dat de leden de bewindspersonen deze ronde drie keer mogen interrumperen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Samenwerking van zeehavenbeheerders heeft veel voordelen, zoals veel leden ook hebben gezegd in hun bijdrage. Het Rijk stimuleert dit daarom al geruime tijd. We zijn daar in de brief aan de Kamer dieper op ingegaan. De economische visie op de langetermijntontwikkeling van de Mainport Rotterdam gaat juist ook op dat aspect in. De zeehavenbeheerders werken al op veel terreinen samen: veiligheid, duurzaamheid, security en scheepsafval. Het is echter van belang dat er verdergaande samenwerking komt, juist op de meer commerciële terreinen, waarvoor de heer Koppejan aandacht vroeg. Dat heeft natuurlijk belangrijke voordelen. Het zal in zijn totaliteit leiden tot een verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse havens, tot efficiëntere publieke investeringen en tot een efficiënter ruimtegebruik. Daarom stimuleert het Rijk meer samenwerking. De eerste stap daartoe is genomen in het Randstad Urgentproject Randstad 2040, waarbij men gekomen is tot de Havenalliantie: een samenwerkingsverband tussen de havenbeheerders van Amsterdam en Rotterdam en de ministeries van EZ, VenW en VROM. Het doel van de alliantie is te komen tot een gezamenlijke visie op de toekomst van het havennetwerk in de Randstad en Nederland. Dat netwerk zal verbreed moeten worden. Het is niet voldoende om het te houden bij Amsterdam en Rotterdam. Vanaf oktober, wanneer de Havenalliantie gepresenteerd zal worden, is het de bedoeling dat de andere regionale zeehavens toetreden tot de alliantie om zo mee te kunnen spreken en denken over de toekomst van het havennetwerk.

Er worden door de Havenalliantie drie zaken onderzocht. Ten eerste de ontwikkeling van de goederenstromen op lange termijn. Daarbij wordt uitgegaan van verschillende scenario's. Ten tweede wordt gekeken naar de mogelijkheden van niet alleen verdere samenwerking, maar ook juist naar de mogelijkheden van specialisatie in die samenwerking. Ten derde wordt gekeken naar de vereiste ruimte voor zeehaven- en industrieterreinen en de vereiste capaciteit van de achterlandverbindingen. Met al die informatie wordt een visie ontwikkeld op de samenwerking en specialisatie van de zeehavens en krijgt deze meer inhoud.

Dat is een ding. Dat is wat het Rijk doet. Ik dacht dat mevrouw Roefs vroeg wie de regie heeft. Het mag duidelijk zijn dat het zwaartepunt ligt bij de alliantie, waarin drie ministeries en de havenbeheerders bij elkaar zitten, nu nog van Rotterdam en Amsterdam, maar binnen niet al te lange tijd ook met alle regionale havens erbij. Daar ligt de regie voor de invulling van de verdere samenwerking.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is leuk dat iedereen in zo'n Havenalliantie met elkaar zit te praten en dat er drie ministeries bij zitten, maar wie heeft de doorzettingsmacht?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: We spreken natuurlijk nog over de tweede poot, de verzelfstandiging. Verzelfstandigde havens zijn bedrijven die daarin hun eigen verantwoordelijkheid hebben. Tegelijkertijd is er een nationale verantwoordelijkheid. We zijn er met elkaar van overtuigd dat het echt goed is om de samenwerking op goede manier op poten te zetten. De Havenalliantie is daarvoor het juiste middel. U zegt: ze zitten bij

elkaar en spreken met elkaar. Er gebeurt natuurlijk wel wat meer. Er wordt gericht gekeken naar de mogelijkheden van specialisatie en naar de toekomst. Hoe stellen we ons die goederenstromen voor en hoe kunnen we daar als havens gezamenlijk op inspelen, zodat we daar als gezamenlijke partij voordeel bij hebben, elkaar niet onnodig in de weg zitten en als Nederlandse havens gezamenlijk optreden? In de alliantie wordt daar heel serieus naar gekeken en ook langs bepaalde lijnen. Je ontkomt er echter niet aan dat je het met elkaar eens moet worden. Het is niet zo dat het Rijk van bovenaf tegen verzelfstandigde bedrijven kan zeggen: zo en zo ga je het doen. Het mag echter helder zijn dat er vanuit het Rijk stevige druk is en stevige aansturing om te komen tot die samenwerking.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De laatste zinnen worden al wat krachtiger. Ik geef een voorbeeld. Wij zitten midden in een crisis en zeggen allen dat werk, werk, werk ontzettend belangrijk is. Ook bij het maken van keuzes over wat havens, havenbedrijven, gaan doen, zouden de ministeries kunnen aangeven dat innovatie, vernieuwing leuk en aardig is, maar dat voor hen werk heel belangrijk is. Is de regering in staat om die boodschap over te brengen en het dan ook voor elkaar te krijgen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Bij het opzetten van een RandstadUrgentproject om te komen tot een havenalliantie, maakt het kabinet heel duidelijk dat het uiterste urgentie geeft aan het goed oppakken van samenwerking. Als je niet nalaat om op te merken dat het verzelfstandigen van de havens buitengewoon belangrijk is om te komen tot meer samenwerking, dan laat je dat als kabinet toch wel heel helder blijken en maak je duidelijk welke kant het op moet gaan. Daar zet je dan ook alle druk op. Maar nogmaals, je hebt het wel over bedrijven. Zij moeten bereid zijn om samen te werken, maar je kunt ze er niet toe dwingen. Wij kunnen wel helder maken dat samenwerken van de havens wat ons betreft de enige manier is om economisch optimaal voordeel van onze ligging te hebben. In de alliantie wordt gekeken naar de sporen waarop dat kan. Er wordt vooral gekeken naar specialisatie, maar dan moet je wel de verwachting weten van de goederenstromen in de toekomst, of het om veel containers gaat of juist om meer bulkvervoer. Daar moet je helderheid over hebben. Pas dan kun je een goed plan voor de toekomst maken. Nu wordt bekeken hoe de toekomst er uitziet en welke mogelijkheden er zijn.

De heer **Roemer** (SP): Het klinkt allemaal leuk en aardig, maar nu kijk ik naar de praktijk. Het is hartstikke leuk dat de staatssecretaris zegt dat alle havens bij elkaar aan tafel worden gezet voor een leuke havenalliantie; we gaan met elkaar praten. De staatssecretaris zegt zelf al dat het bedrijven zijn. Ik weet wel dat het gesprek rap is afgelopen als een bedrijf ergens moet inleveren waar het niet blij mee is. Dan vechten ze elkaar de tent uit. Dan wordt het helemaal niks. De staatssecretaris zegt dat er wel sturing aan gegeven zal worden. Op het moment dat zij dat wil doen, heeft zij dus een visie. Zij gaat niet alleen sturen in de zin van: ik wil dat jullie samenwerken. Waarop dan? Ik wil ook dat jullie specialiseren. Waarop dan? De staatssecretaris heeft al een visie of zij houdt een verhaal dat mooi klinkt, maar dat inhoudelijk geen zoden aan de dijk zet. Mijn concrete vraag aan de staatssecretaris is: heeft zij zelf al een visie op de wijze waarop de samenwerking van de havens, om maar klein te beginnen, in Nederland tot stand moet komen, wie zich waarop moet specialiseren en welke richting zij op wil?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De visie is helder aangegeven, ook in de brief die aan de Kamer is gestuurd. Dat is ook de visie die ten grondslag ligt aan bijvoorbeeld het oprichten van de Havenalliantie. Als je met elkaar en met bedrijven spreekt, dan is de eerste vraag waar je het met

elkaar over eens moet zijn: is iedereen ervan overtuigd dat het van belang is om te gaan samenwerken? Daar is de Tweede Kamer van overtuigd, daar is het kabinet van overtuigd, maar ook de havens zijn ervan overtuigd dat dit voor de toekomst van groot belang is. De volgende stap is de wijze waarop je gaat samenwerken. De richting is helder. Er wordt gekeken naar beter ruimtegebruik en naar specialisatie, maar daarvoor moet je wel weten hoe je verwacht dat de toekomst er uitziet. Daarvoor moet je weten met welke zaken je te maken hebt en daarvoor moet je overeenstemming bereiken. U zegt: ik weet hoe het is als je met partijen spreekt; op het moment dat zij in moeten leveren, dan stappen ze op. Mijn ervaring is een andere. Bedrijven zijn buitengewoon nuchter. Zij kijken naar waar hun toekomst ligt en naar hoe zij met elkaar meer bereiken. Als je de bedrijven ervan hebt overtuigd en zij er met elkaar van overtuigd zijn dat samenwerken de toekomst is, dan zijn zij echt bereid om, waar het moet, in te leveren, wanneer er maar iets tegenoverstaat en zij op een andere plek weer iets meer krijgen. Als wij denken dat bedrijven niet overtuigd kunnen worden om samen te werken, dan zou dit een kansloze missie zijn, maar dat is het niet. Iedereen is ervan overtuigd dat er samengewerkt moet worden. Met de Havenalliantie zijn wij daarmee op een goede manier bezig. Iedereen wordt erbij betrokken. Er wordt gekeken naar een begaanbare weg om te komen tot het streven naar specialisatie en beter ruimtegebruik. Het Rijk wil komen tot een goede invulling van de benodigde infrastructuur en het netwerk ten behoeve van de verschillende havens.

De heer **Roemer** (SP): Het blijft een weliswaar gepassioneerd, maar vaag verhaal. Het is wel hartstikke mooi om aan te geven dat iedereen door-drongen is van samenwerken. Je kunt dat ook tegen Kamerleden zeggen. Maar als puntje bij paaltje komt, zal iedereen zijn eigen knopen tellen. De staatssecretaris zegt wel zo mooi dat bedrijven willen inleveren als er iets tegenoverstaat. Als het echter over grote miljoenenprojecten gaat, is dat een gebed zonder eind, als er niet een duidelijke lijn, een visie van het kabinet boven hangt, onderligt, net waar de staatssecretaris het wil hebben, en als er geen zicht is waarop zij wil sturen. Zij zegt: zuinig ruimtegebruik. Dat proberen ze in Amsterdam echt wel. Rotterdam weet ook wel dat er een gigantisch ruimtetekort is en zet een bedrijf aan een kade, zodat die optimaal wordt benut. Dat gebeurt allang, daar gaat het helemaal niet om. Het gaat er straks wel om waar die enorme zeecon-tainerschepen Nederland binnenkomen. Willen wij die straks alleen op de Maasvlakte hebben? Die keuze kunnen wij bijvoorbeeld uit nationaal belang maken. Daar kan de staatssecretaris op sturen. Dit is maar één voorbeeld. Haar verhaal is dat mensen worden opgeroepen om samen te werken. Ik steun haar daar meteen in, vooral nu, maar ik ben bang dat het jarenlang een praatclub wordt als zij zelf geen visie aangeeft en niet aangeeft welke kant zij op wil.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan haast niet anders dan mijzelf herhalen door te zeggen dat de visie van het kabinet vanzelfsprekend helder is. Er moet gestuurd worden op specialisatie, op beter ruimtegebruik en op een goede samenwerking. Voor het samenvoegen en om bijvoorbeeld de vraag te beantwoorden waar alle containers naartoe moeten, zul je inzicht moeten hebben in de verwachting van de goederenstromen in de toekomst. De Havenalliantie maakt helder wat de beste invulling is van de specialisatie, van een beter ruimtegebruik en van het infrastructureel goed op poten zetten ervan.

De heer Roemer zegt dat het Rijk moet sturen, want anders gebeurt het niet. Maar als wij er met elkaar van overtuigd zijn dat samenwerking goed is en voordelen biedt, dan zijn marktpartijen daar ook van overtuigd. Wij zijn toch niet met iets bezig wat voor de marktpartijen niet goed is? Wij zeggen toch niet: wij weten wel dat het voor marktpartijen veel beter zou

zijn om ieder zijn eigen gang te gaan, maar vanuit het Rijk willen wij dat je gaat samenwerken? Zo is het niet. Marktpartijen zijn er ook van overtuigd dat samenwerken de goede richting is. Het is dan ook een gedeeld belang, zowel van de markt als van de overheid, dat er veel meer en veel beter wordt samengewerkt tussen de verschillende havens. Daarom is de Havenalliantie er ook in een rap tempo gekomen en daarom zijn er al behoorlijke knopen doorgehakt. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat wij daarmee op de goede weg zijn.

Voorzitter. Er is nog een aantal vragen gesteld over de samenwerking. De heer Koppejan heeft gevraagd naar de verhouding tussen de Havenalliantie en de Nationale Havenraad. De Havenalliantie is er voor de strategische langetermijnvisie op de samenwerking. De Nationale Havenraad gaat over alle haventhema's, belangenbehartiging voor de havens en ook voorlichting. De Havenalliantie is strategisch gericht op samenwerking. De heer Aptroot heeft gezegd dat samenwerking wel prachtig is, maar hij vraagt of wij dan niet te maken hebben met marktmacht. Hij vraagt ook hoe het zit met de mededingingswetgeving. Natuurlijk blijft mededingingswetgeving altijd gelden. Zij is bij samenwerking buitengewoon belangrijk. De NMa controleert, normaal gesproken, achteraf, maar zij is ook bereid om vooraf te kijken of bij plannen de mededingingswetgeving wordt overtreden. Ook Brussel kijkt ernaar. Het is een aandachtspunt. Dat moet ons er niet van weerhouden, maar het lijkt mij van groot belang dat de NMa er vooraf naar kijkt.

De heer Koppejan vraagt op welke wijze de verzelfstandigingsprocessen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. VenW levert samen met Financiën expertise. Wij laten onderzoek verrichten naar de voor- en nadelen van de verzelfstandiging, bijvoorbeeld met betrekking tot Amsterdam. Dit is aan de Kamer gezonden. Natuurlijk delen wij ook de beschikbare gegevens over de vervoersontwikkelingen met de havenbedrijven. Het noorden, Groningen, Zeeland en ook Amsterdam zijn heel serieus bezig met het verzelfstandigen van de haven.

De heer Koppejan heeft gezegd dat in het buitenland wel steun wordt gegeven aan de havens en vraagt wat de Nederlandse overheid doet. Wij investeren substantieel in de infrastructuur ten behoeve van de havens, de achterlandverbindingen en de maritieme toegang. Daarmee versterken wij ook de concurrentiepositie. Wij denken daarbij aan de Betuwelijn, de Eemsgeul en verkenningen voor de sluizen van Amsterdam. EZ is het eerste ministerie waarover je spreekt, als het over het vestigingsklimaat gaat.

De heer Koppejan heeft gevraagd of het wenselijk is dat het Rijk met aandelen participeert in havens. Dat beleid ligt bij de minister van Financiën. Het wordt van geval tot geval bekeken.

De heer **Koppejan** (CDA): Daar zou ook een visie achter kunnen liggen. Als de rijksoverheid participeert in alle regionale havens en ook in Rotterdam, dan is de overheid het gemeenschappelijke, waarmee je ook de samenwerking tussen die havens kunt bevorderen. Het kan ook een incentive zijn voor verzelfstandiging, want het is voor regionale havens best aantrekkelijk om de rijksoverheid als aandeelhouder te hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is een wijze waarop je ernaar kunt kijken. Het voordeel van verzelfstandiging is vooral ook dat havens bij elkaar een belang kunnen nemen, zodat het belang van de haven van Amsterdam ook het belang van de haven van Zeeland wordt. Dat is een belangrijke component van het verzelfstandigen. Je kunt dat ook als overheid doen, maar je moet er wel voor waken dat in de verzelfstandigde haven, die eerst van de gemeente of de provincie was, vervolgens niet weer de overheid deelneemt en het de havens van de overheid worden. Dan kom je weer op je uitgangspunt terug.

De heer **Koppejan** (CDA): Dat bedoel ik natuurlijk niet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nogmaals, het beleid ten aanzien van waar de Staat wel of niet in deelneemt, wordt op het ministerie van Financiën gemaakt. Daar wil ik die vraag in de eerste plaats neerleggen. Ik neem de opmerking die u daarover maakt daarbij in ogenschouw. Voorzitter. Mevrouw Roefs en anderen hebben erop gewezen dat samenwerking in Nederland mooi is, maar dat Antwerpen in feite zo dicht bij Rotterdam ligt, dat het wellicht tijd wordt om ook contact te leggen met Antwerpen en om daarmee om de tafel te gaan zitten. Ik moet eerlijk zeggen dat mijn eerste prioriteit ligt bij de Nederlandse havens en het goed op poten krijgen van de samenwerking via de Havenalliantie. Het zou mooi zijn als er ook een langetermijnvisie voor de Rijn-Schelde Delta is, maar eerst wil ik het nationaal goed regelen. Ik wil vervolgens nog eens met Rotterdam om de tafel gaan zitten om na te gaan hoe het is gesteld met de samenwerking met Antwerpen en of daar ook wat mee kan gebeuren, maar mijn eerste prioriteit is de Nederlandse samenwerking.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb de duidelijke oproep gedaan dat Antwerpen, Vlissingen en Rotterdam bij elkaar gaan zitten. Het gaat mij niet om het verhaal van de derde verdieping, maar dat van de vierde verdieping. Laten wij, voordat wij daar weer over praten, in ieder geval bij elkaar gaan zitten om alle mogelijkheden te inventariseren. Tot op de dag van vandaag merk je heel duidelijk dat je niet alleen nationaal kan blijven denken. Als het over Antwerpen gaat, geldt wel degelijk niet eerst nationaal, maar op dit moment al internationaal. Ik roep de staatssecretaris nog een keer met klem op om met Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam bij elkaar te gaan zitten om te voorkomen dat wij straks weer gehouden worden aan een verdrag voor ik weet niet hoe lang, terwijl niemand ziet hoe wij ooit een vierde verdieping kunnen krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In de Rijn-Schelde-commissie spreken deze drie havens met elkaar. Dat overleg is er dus wel. Ik ben het met u eens dat het niet vanzelf spreekt dat de situatie blijft zoals zij nu is. U neemt de woorden «vierde verdieping» in de mond, maar ik eigenlijk nog niet. Ik heb steeds gezegd dat het blijft bij de derde verdieping. Een vierde verdieping is voor mij echt heel erg ver weg. Mocht ooit ergens weer eens de gedachte van de vierde verdieping opkomen, dan kan ik mij voorstellen dat je dan in ieder geval eerst wilt nagaan hoe in deze kleine regio afspraken hierover gemaakt kunnen worden, met daarbij de vraag of wij ten eeuwigen dage moeten doorgaan met Antwerpen en Rotterdam zulke grote concurrenten van elkaar te laten zijn. Op dit moment is Antwerpen wel een grote concurrent van Rotterdam. Dat kun je niet een-twee-drie veranderen. Wat mij betreft, is alle aandacht nu gericht op samenwerking van de Nederlands havens. Dat moet echt gebeuren. Tegelijkertijd houden wij ook contacten met Antwerpen met in gedachte dat op termijn absoluut ook gekeken moet worden over de grenzen heen naar samenwerking met Antwerpen. Maar nogmaals, «vierde verdieping» neem ik niet in de mond.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb even een punt van orde. Ik hoorde zojuist dat wij negen minuten nadat het debat is geopend, om 16.09 uur, een brief hebben binnengekregen van de minister van VROM. De brief gaat over alle afvalstromen op de oceaan en over drijvende plastic dingen et cetera. Dadelijk gaan wij het over afvalverwerking hebben en negen minuten na opening van het debat krijgen wij daarover een brief. Mis ik iets? Snap ik het niet? Dit is in ieder geval een manier van werken die voor Kamerleden heel erg frustrerend is.

De **voorzitter**: Het is een brief van de minister van VROM, in antwoord op schriftelijke vragen. De brief is door de Kamer geagendeerd.

De heer **Roemer** (SP): Laten wij het serieus houden. Als wij met het kabinet spreken over het inzamelen van afval om te voorkomen dat hele oceanen vol komen met drijvend afval, had de minister van VROM, die hier niet aanwezig is, op zijn minst kunnen aanvoelen dat dit, negen minuten nadat het debat is begonnen, toch wel relevante informatie zou kunnen zijn om mee te nemen. Zeg ik het zo netjes genoeg? Ik had het anders in mijn gedachten.

De **voorzitter**: Ik begrijp uw punt. Ik laat het aan de leden van het kabinet over om erop te reageren. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wil eerst ingaan op de vragen die zijn gesteld over het kanaal Gent-Terneuzen. Zoals bekend, heb ik op 1 juli het advies van het Stakeholders Advies Forum toegestuurd. Met de Vlaamse minister-president hebben wij eind april het besluit genomen om ernaar te streven om in 2009, dus nog voor 2010, te komen tot een planstudiebesluit. Wij willen drie sluisalternatieven onderzoeken: de combi-sluis, dat is een gecombineerde sluis voor binnenvaart en zeevaart, en de kleine en de grote zeesluis. Voordat wij tot zo'n planstudie overgaan, moet er eerst helderheid bestaan over de kostenverdeling. Daarvoor is een onderhandelingscommissie samengesteld. Er is een startoverleg geweest. Mijn streven is dat wij daar de komende maanden uitkomen en met elkaar tot de planstudiebesluiten komen.

De heer **Koppejan** (CDA): Hoe lopen de onderhandelingen op dit moment en waar liggen de grootste belangen bij de realisatie van deze grote sluis?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is een onderhandelingsdelegatie vastgesteld. De eerste start is geweest, maar de echte onderhandelingen zijn nog niet van gestart gegaan. Er zijn wel data voor geprikt. Helder is dat het allergrootste belang bij Vlaanderen ligt en bij de haven van Gent. Er zijn echter ook belangen aan Nederlandse zijde, met name voor Vlissingen en de stad Terneuzen. De belangen worden nu eerst goed in kaart gebracht om te bekijken wat een redelijke kostenverdeling is in dit verband.

De heer **Koppejan** (CDA): Is het planstudiebesluit nog steeds mogelijk voor eind 2009?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, wat mij betreft is alles erop gericht om eind 2009 hierover helderheid te verkrijgen. Dan moet het besluit voor de planstudie genomen kunnen worden. Ik vind het buitengewoon vervelend om te horen dat de brief van VROM later is binnengekomen. Ik prepareer mij echter op de brieven die voor dit overleg zijn geagendeerd. Waar mogelijk zullen wij proberen om de antwoorden mee te nemen. Ik moet daarbij echter wel een slagje om de arm houden. Ik kom op de haven- en ontvangstvoorzieningen. Hoewel er een teruggang is in het aantal afgevoerde schepen door de economische crisis, is de totale hoeveelheid van afgegeven scheepsafval in vergelijking met 2007 toch gestegen met 11%. Dat betekent dat er per schip meer afval is afgegeven. In overleg met de havens en de inspectie wordt er gewerkt aan verbetering van het toezicht en de handhaving. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om het toezicht op de meldingen van scheepsafvalstoffen door zeehavens te laten uitvoeren. Daarvoor zijn wij met een wetswijziging bezig.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat er overschotten zijn. Zij vroeg of de tarieven omhoog gaan en wat daarvan de invloed is op de afvalafgifte. Wat gaan wij daaraan doen? De tarieven van Rotterdam en Amsterdam gaan niet omhoog in de nieuwe Haven Afval Plannen die ik van hen heb ontvangen. Alleen Zeeland neemt zich voor om de tarieven omhoog te laten gaan. Ik verwacht daarom geen grote consequenties voor de afvalafgifte. Ik kan het natuurlijk niet helemaal uitsluiten, maar mijn verwachting is dat het geen grote invloed zal hebben. De tarieven worden door de havens bepaald. Het gaat om een kostendekkend systeem met als uitgangspunt: de vervuiler betaalt. Rotterdam en Amsterdam hebben besloten om de tarieven niet te verhogen.

Mevrouw Roefs had het ook over een verbeteringsplan met betrekking tot het aantal schepen dat afgeeft en de hoeveelheid afval. Zoals ik al zei, zit daar een stijgende tendens in. Ook dit jaar is er weer meer afval afgegeven dan in de vorige jaren. Ik denk dat het van groot belang is dat wij goed handhaven en dat wij erop toezien dat de samenwerking van de toezichthoudende instanties nog meer wordt verbeterd. Vandaar ook dat ik streef naar meer samenwerking tussen de toezichthoudende instanties, om ervoor te zorgen dat het effect maximaal zal zijn. Internationaal zetten wij in op de zero discharge in de IMO. Ik dacht dat dat ook een vraag was van mevrouw Roefs. Wij zetten erop in dat dit gaat gebeuren.

Bij de herziening van de EU-richtlijn zetten we in op duidelijkheid van de afgifteredpels en een eenduidig financieringssysteem. De heer Roemer zegt dat we hierover al eerder hebben gesproken en vraagt zich af hoe het staat met het regelen hiervan op Europees niveau. We zijn echt Europees bezig om het draagvlak te toetsen voor een verplichte afvalafgifte en voor goede tarieven daarvoor. De heer Roemer weet dat er in 2010 een nieuwe richtlijn komt. Dan moeten deze zaken helder zijn.

Over de 100% indirecte financiering wil ik opmerken dat zo'n maatregel op zichzelf niet voldoende is. Het is één element uit een pakket van zaken die meespelen bij de vraag of schepen hun afval afgeven. Vaak is er bij indirecte financiering wel een drempel aan de hoeveelheid afval die men mag afgeven. Op papier lijkt het dan goed geregeld, terwijl er tegelijkertijd een drempel is aan de hoeveelheid die de havens bereid zijn op te nemen. Wij willen zorgen voor een pakket waarin verschillende zaken op elkaar zijn afgestemd, om te komen tot een zo groot mogelijke bereidheid om afval af te geven. Persoonlijk wil ik mij inzetten voor een verplichte afgifte van afval, maar daarvoor is Europees draagvlak nodig en dat zijn we op dit moment aan het toetsen.

De voorzitter: De heer Roemer heeft nog een opmerking en ik wil toch nog even terugkomen op de zojuist genoemde brief. Die bevat antwoorden op schriftelijke vragen van een individueel Kamerlid en die maken in de regel geen deel uit van beraadslagingen binnen een AO, tenzij daarom expliciet wordt verzocht tijdens een procedurevergadering. Dit wil ik graag nog hebben vermeld.

De heer Roemer (SP): Voorzitter, met uw goedvinden wil ik daarop heel even reageren. Als de beantwoording om 16.09 uur bij de Kamer kan zijn, terwijl bekend was dat het onderwerp om 16.00 besproken zou gaan worden, is het ook een kwestie van fatsoen. Dan waren die antwoorden namelijk vanmorgen ook al klaar en hadden wij de brief ook een uur van tevoren kunnen krijgen. Er staan namelijk dingen in die we in het debat kunnen meenemen. Zo kun je ook met elkaar omgaan. Laat ik het voorzichtig zeggen: het lijkt er nu op dat de brief erg aan de late kant is verstuurd. Ik vind dat jammer, want dat geeft irritaties die niet nodig zijn. Laat ik het daar maar op houden.

De voorzitter: Aan de andere kant wil ik toch opgemerkt hebben dat dit antwoorden op vragen van een individueel Kamerlid betreft, die over het

algemeen geen deel uitmaken van een AO. Ik ben het met u eens dat het misschien een ongelukkige samenloop van omstandigheden is. De beantwoording van individuele vragen van een Kamerlid is echter een zaak van het desbetreffende Kamerlid zelf. Dat die antwoorden vandaag binnenkomen, dat zij zo, maar dat is geen reden om ze deel te laten uitmaken van deze beraadslaging.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil reageren op de afgifteplicht, die genoemd wordt in de stukken die naar aanleiding van de motie-Poppe door de staatssecretaris zijn verstuurd. In die stukken wordt gesteld dat zo'n plicht niet zou kunnen. Dat schrijft de staatssecretaris in haar brief: «Aan de Kamer is gemeld dat een dergelijke afgifteplicht niet op nationaal niveau kan worden geregeld, maar internationaal zal moeten worden gereguleerd». Als de staatssecretaris zegt dat het het meest zinvol is om het Europees te regelen, deel ik die visie. Dat is echter iets anders dan wat de staatssecretaris schrijft, namelijk dat het op nationaal niveau niet mag. Ik heb het rapport van de parlementair advocaat er even bij gepakt, waarnaar de staatssecretaris verwijst. Ook heb ik gekeken naar de artikelen waarvan Griekenland gebruikmaakt. Ten eerste is de motie opgesteld voor schepen van buiten Europa. De volgende haven van bestemming valt dan namelijk niet onder de toepassing van de regels van Europa. Ten tweede kun je de verplichting ook opleggen op het moment dat de volgende haven nog niet bekend is, in afwachting van orders. Ook dan valt het schip binnen de Europese regels en kan de plicht opgelegd worden. Ten derde kan dat als de volgende haven niet beschikt over installaties voor opvang van het vuil. Een vierde uitzondering die wordt genoemd, is de situatie waarin de havendirectie een vermoeden heeft dat ongecontroleerde lozing zou kunnen plaatsvinden. Dit zijn al vier redenen op basis van Europese regels waar Griekenland ook gebruik van maakt en die wij als Nederland dus morgen kunnen invoeren. Natuurlijk moet de staatssecretaris vooral blijven streven naar het complete pakket. Ik deel haar mening dat we daar het meest aan hebben. Als je echter al maatregelen kunt nemen, moet je dat doen, zeker als de Kamer daarom heeft gevraagd en zij de regering er bij motie om heeft verzocht. De motie-Poppe is door de Kamer aangenomen en dient dus uitgevoerd te worden. Dat is ook parlementaire democratie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker. De heer Roemer noemde een passage uit de brief waarin staat dat we het nationaal niet kunnen regelen. Dat is juist, want juristen verzekeren mij dat het niet mogelijk is om nationaal met een afgifteplicht strengere regels op te leggen dan internationaal. Dat feit moet hier nog eens helder worden onderstreept. De heer Roemer noemde vervolgens een viertal voorbeelden van dingen die we nu al wel kunnen doen. Die vier dingen gebeuren echter al in individuele gevallen. Waar de IVW controleert, worden die regels toegepast. Er is dus geen tegenstelling tussen het betoog van de heer Roemer en de praktijk bij het ministerie. Nogmaals, ik ben persoonlijk vóór een afgifteplicht. Ik denk inderdaad dat het een hele stap vooruit zal zijn als die er komt. Het moet echter wel ten minste Europees worden geregeld. Het mag niet nationaal, omdat we dan strenger zijn dan Europa en dat juridisch niet mogelijk is. Het moet wat mij betreft wel internationaal en daar zet ik mij voor in. Ik hoop dat we bij de nieuwe Europese richtlijn in 2010 zo ver komen dat we een en ander op Europees niveau kunnen regelen.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris is helder. Ik ben er tevreden over dat zij zegt dat het de inzet van het kabinet is dat er een afvalinzamelingsplicht komt. Het is prima om dat te weten, maar ik kom toch even terug op het andere punt. Ik heb gevraagd welke mogelijkheden er zijn om de motie-Poppe uit te gaan voeren. De staatssecretaris zegt: we doen het al waar de IVW er lucht van krijgt. Dat is echter iets anders dan

de situatie waarin de plicht er officieel is. Dan weet bijvoorbeeld de schipper van een schip dat de haven gaat verlaten zonder dat de vervolghaven bekend is – dat kan, zeker in deze tijd – op dat moment dat hij moet voldoen aan de inzamelingsplicht. Volgens mij is dat nu namelijk niet het geval. Daar zit het verschil. Als we de inzamelingsplicht in de vier genoemde gevallen nu gewoon vastleggen, hebben we in ieder geval dat eruit gehaald wat wettelijk mag en voldoet de staatssecretaris volgens mij aan de motie die de Kamer heeft aangenomen. Ik snap de goede bedoelingen van de staatssecretaris en ik snap dat de IVW erachteraan zit en de regels toepast in individuele gevallen waarin zij controleert. Dat is echter iets anders dan een formeel vastgelegde regel en zo'n regel was de opdracht van de Kamer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben heel erg blij dat de heer Roemer overtuigd is van mijn goede bedoelingen. Dan heb ik toch al een hele stap gewonnen. We komen nu echter op detailniveau. Ik stel dus voor dat wij schriftelijk terugkomen op de wijze waarop de motie wordt uitgevoerd. Ik heb dan iets meer ruimte om alle ins en outs op papier te zetten en samenhangende zaken bij elkaar te zetten. Ik wil dus graag schriftelijk ingaan op de uitvoering van de motie-Poppe.

De heer **Roemer** (SP): Graag, maar dan zou dat uitgebreider moeten gebeuren dan de staatssecretaris al heeft gedaan, want aan die reactie heb ik zojuist natuurlijk gerefereerd. Zij heeft namelijk al een brief gestuurd. Ik zeg: maak gebruik van de vier uitzonderingen die ik genoemd heb, net als Griekenland.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben van plan om in de brief in te gaan op de situatie in Griekenland en op de uitzonderingen die de heer Roemer heeft genoemd.

Mevrouw Roefs vroeg hoe het gaat met het afval van slapende schepen die voor de kust liggen. Zij heeft gehoord dat die schepen behoorlijk lozen. Die schepen kunnen hun afval afgeven aan de tenderservice van schepen die langs varen om hen van proviand te voorzien. Dat gebeurt ook regelmatig. Ik wil echter wel specifiek voor ankerplaatsen laten nagaan in hoeverre genoeg wordt gebruikgemaakt van die service en in hoeverre er toch wordt gedumpt. Ik wil ook de communicatie met schepen samen met de havenbedrijven oppakken. Als blijkt dat er toch veel afval wordt gedumpt, stel ik voor de kustwacht als controlerende instantie te vragen om vaker te controleren om dat te voorkomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een korte vraag over het afval. Misschien heeft de staatssecretaris daarover iets gezegd en heb ik dat gemist. Is het de inzet van het kabinet om bij de wijziging van de Europese richtlijn te pleiten voor de 100% indirecte kosten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, daarvan heb ik gezegd dat het een element is uit een heel pakket dat invloed heeft op de bereidheid om het afval af te geven. Bij 100% financiering van indirecte kosten bestaat vaak ook een drempel aan de hoeveelheid afval die afgegeven mag worden. Dat werkt dan contraproductief. Ik wil me wel inzetten voor een systeem dat stimuleert om al het afval af te geven, maar ik denk niet dat die 100% indirecte financiering daarop het enige antwoord is. Ik wil dat middel in samenhang zien met alle elementen die daarbij een rol spelen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had een vraag over afval en vissersschepen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Roefs vroeg inderdaad waarom de visserij niet wordt meegenomen in het zeehavenbeleid. De visserijwereld is voor het grootste deel aangesloten bij de SFAV, de Stich-

ting Financiering Afvalstoffen Visserij. Zij houdt zelf een administratieve controle op de afgifte door de vissers. De IVW heeft geen aanwijzingen dat door de visserij in het kader van de HOI-richtlijn niet wordt afgegeven. Om die reden handhaaft de IVW daar ook niet. De KLPD controleert de visserij wel op illegale lozingen. Het controleert ook de oliejournalen. Hierover rapporteert de KLPD aan de IVW.

De heer Roemer wil weten wat ik vind van de talrijke ontwikkelingen om de binnenvaart te stimuleren, zoals de innovatieve ontwikkelingen. Ik ben groot voorstander van een innovatieve binnenvaart. Dat is ook het uitgangspunt van mijn beleidsbrief. Er zijn veel heel goede ideeën, bijvoorbeeld kranen op de schepen die de lading van de kade op het schip kunnen tillen. Zo zijn er meer ideeën. Daarom is er een innovatiefonds waarin tien mln. zit. Er is ook al heel veel bereikt op basis van de initiatieven die de heer Roemer noemde. Ik heb dat innovatiefonds met een budget van 10 mln. en ik stimuleer dat daarmee gekomen wordt tot een innovatieve binnenvaart.

De heer Roemer heeft ook een vraag gesteld over walstroom. Volgens mij heb ik de Kamer daarover een brief gestuurd. Wij zijn actief bezig met de belastingvrijstelling, ook in EU-kader. Daarbij is ook internationale harmonisatie van de standaarden bij de ISO aan de orde. Dat is wat mij geworden is voor wat betreft walstroom.

De heer **Roemer** (SP): Het kan zijn dat ik het verkeerd begrepen heb, maar op te veel plekken is er nog geen mogelijkheid om walstroom te krijgen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom hierop in tweede termijn terug.

Volgens mij heb ik hiermee de aan mij gestelde vragen beantwoord.

De heer **Koppejan** (CDA): U hebt de vraag over de cruiseschepen nog niet beantwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Inderdaad. De heer Koppejan vraagt of ik kritisch sta tegenover cruiseschepen. Ik heb nog geen plannen ontvangen, dus is het moeilijk om me een oordeel aan te meten. Op dit moment ben ik daarom neutraal, maar ik zeg wel dat ik de plannen heel goed zal toetsen aan de richtlijn voor de kust en aan mijn Nationaal Waterplan.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat ik na alles wat is gezegd redelijk kort kan zijn en me kan beperken tot de enkele onderwerpen die nog resteren. Wel wil ik bij aanvang van mijn repliek gezegd hebben dat ik dankbaar ben voor de goede samenwerking in termen van het onderwerp van dit debat. Niet alleen de samenwerking tussen zeehavens neemt toe, maar ook die tussen de verschillende bewindspersonen. Mijn collega van EZ, die hier niet kan zijn, heeft zeer eenparig meegewerkt met het bundelen van de activiteiten die plaatsvinden en bij het samen kijken hoe dat kan. Mijn dank dus ook aan collega Van der Hoeven.

Ik begin met de vragen die zijn gesteld over de tweede Maasvlakte, de voortgangsrapportage, en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). «Er is land in zicht», is in zeevaartermen al vaak geroepen en dat geldt inderdaad ook hier, mijnheer Aptroot. Er is land in zicht. Eindelijk, zou ik zeggen. Vanuit informatiecentrum FutureLand kan iedereen met eigen ogen zien dat het Nederlandse grondgebied gestaag groeit. Velen van u en zeker ook ondergetekende hebben frustraties gevoeld over stroperige procedures. De aanleg van de tweede Maasvlakte is echter onherroepelijk en dat is goed nieuws voor Nederland. De aanleg is nu in volle gang. Ik vind het indrukwekkend om te zien hoe het Nederlandse consor-

tium PUMA druk bezig is om zand op te spuiten en te egaliseren. Bij de officiële start met Hare Majesteit de Koningin was al zichtbaar dat het land groeit. Zo snel gaat dat. Dat is gewoon indrukwekkend.

In deze tijd van economische crisis is, natuurlijk niet onverwacht, de discussie losgebarsten over de vraag of wij overcapaciteit aan het creëren zijn. De cijfers zijn duidelijk: we kunnen allemaal zien dat de overslagsector een stevige dip kent, zeker de containeroverslag. Ook sommigen van u vragen zich af of we bouwen voor leegstand. Ik ben ervan overtuigd dat wij dat niet doen. We weten zeker dat er nu al contracten zijn getekend met Rotterdam World Gateway, de APM-terminal en ECT over het gebruik van het nieuw haventerrein. Vertegenwoordigers van Rotterdam World Gateway en de APM-terminals hebben al aangekondigd hun terrein vanaf 2013 en 2014 in gebruik te nemen. Deze bedrijven zijn natuurlijk niet gek; zij voelen ook de moeilijke situatie van dit moment. De vertegenwoordigers van de bedrijven hebben daarom aangegeven dat zij alleen de eerste fase willen realiseren. De vervolgfases willen zij nadrukkelijk laten afhangen van de economische ontwikkelingen. Er komt dus grond ter beschikking, maar in de markt werkt het natuurlijk zo dat men pas gaat investeren met extra capaciteit als men het gevoel heeft daar op dat moment ook echt iets aan te kunnen verdienen.

Ik wil wel gezegd hebben dat ik verwacht dat na de recessie de ladingsstromen sterk zullen toenemen en dat wij de tweede Maasvlakte dan heel hard nodig zullen blijken te hebben. Eén saillante opmerking in dit verband: de overslag in absolute termen is natuurlijk sterk teruggelopen in Rotterdam, maar het marktaandeel van Rotterdam in Noordwest-Europa is toegenomen. Dit betekent dat als de groei er weer inkomt, Rotterdam ook in absolute termen bovengemiddeld snel kan doorgroeien. Het is dus heel goed dat de tweede Maasvlakte er komt. Daarnaast is de tweede Maasvlakte, in tegenstelling tot sommige uitbreidingen bij andere havens, niet alleen bedoeld voor containeroverslag en -distributie, maar nadrukkelijk ook voor de chemische industrie. Het havenbedrijf heeft dus nadrukkelijk de flexibiliteit om in te spelen op ontwikkelingen in de markt. Deze flexibiliteit zal ook door het bedrijfsleven zelf worden gebruikt. Het is goed om te melden dat terwijl de aanleg van de tweede Maasvlakte in volle gang is, Rijkswaterstaat inmiddels de aanleg van de nieuwe natuurcompensatie nagenoeg heeft afgerond. Dat is dus heel voortvarend gebeurd. Het is nu natuurlijk aan de natuur zelf, zo gaat dat in de groene wereld, om zich verder te ontwikkelen. We hebben de randvoorwaarden optimaal gecreëerd. We houden de natuur wel nadrukkelijk in de gaten, want via een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma zullen wij zien hoe de zaken gaan bloeien en groeien. Ik denk eerst groeien en dan bloeien, maar goed, we zullen het meemaken ...

De intensivering van het bestaande Rotterdamse havengebied is nagenoeg afgerond. Ook veel leefbaarheidprojecten in het kader van het deelprogramma Bestaand Rotterdams Gebied liggen op schema en zijn afgerond. De aanleg van 750 ha natuur en recreatieterrein is in procedure. De provincie en de verschillende gemeenten zijn druk aan de slag met het opstellen van de bestemmingsplannen. Ingrijpende herstructurering van dergelijke gebieden, met name in het gebied Buytenland, loopt uiteraard op tegen de belangen van mensen. Ik vind het van groot belang dat daar zo goed mogelijk mee wordt omgegaan, maar natuurlijk wel binnen de uitdrukkelijke en heldere grenzen van de overeengekomen PKB-doelstellingen.

Dan kom ik op de notitie over Mainport Rotterdam. Op korte termijn willen wij overgaan naar de visie op de economische langetermijnontwikkelingen van Mainport Rotterdam die samen met ministers van der Hoeven en Cramer is opgesteld. We gaan dus van de kortetermijnblik naar de langetermijnblik. Mainport Rotterdam draagt sterk bij aan de internationale connectiviteit van Nederland en versterkt onze internationale concurrentiepositie. Wij verwachten een sterke groei na afloop van de crisis, een

groei die kansen biedt aan Nederland vanwege de daaraan gerelateerde economische activiteit. Er is echter ook sprake van steeds sterker toenevende concurrentie tussen zeehavens, energieschaarste en milieudruk. Wij zijn ervan overtuigd, over de grenzen van onze ministeries heen, dat wil Rotterdam ook in de toekomst echt verreweg de nummer één haven van de EU kunnen blijven, wij nadrukkelijk in kaart moeten brengen en in kaart moeten hebben hoe de toekomstige kansen kunnen worden verzilverd, maar ook hoe bedreigingen, bijvoorbeeld op gebied van milieu en overlast, kunnen worden afgewend voordat deze zich echt voordoen. Daarom hebben we samen met het Havenbedrijf gekozen voor versterking van de sectoren chemie en industrie en transport en logistiek, zetten we in op versterking van het vestigingsklimaat in de Rotterdamse regio, laten we Mainport Rotterdam zijn leidende positie in Europa versterken door meer samenwerking in het netwerk te zoeken, en laten we Mainport Rotterdam duurzaam bijdragen aan het versterken van de gehele logistieke slagkracht van ons land. In Nederland gevestigde bedrijven kunnen zo ook in de toekomst verzekerd zijn van internationale verbindingen van topkwaliteit.

Via programma's als Pieken in de Delta maar ook via het Innovatieprogramma Logistiek geven wij verder invulling aan de genoemde ambitie van verdere groei. In oktober zal een bijeenkomst worden belegd met diverse betrokken partijen om te spreken over de versterking en uitbouw van de kansrijke sectoren – ik noemde ze al – chemie en energie enerzijds en transport en logistiek anderzijds. Wij pakken dus door. Het is een moeilijke tijd maar wij zijn ervan overtuigd dat de verdere groei van de haven van Rotterdam zich aan het einde van de crisis snel zal aandienen en dat wij goed gepositioneerd zijn om vol van die groei te profiteren.

Dan kom ik op de verzelfstandiging van een andere belangrijke haven, die van Amsterdam. Laat ik vooropstellen, zodat er geen misverstand over bestaat: de havenbeheerder doet het nu uitstekend. De havenbeheerders in de hoek Hamburg-Le Havre laten de eerste helft van 2009 krimp cijfers tot wel 30% zien. Amsterdam – laat ik nu ook eens een compliment geven – zit niet op de lijn van deze krimp, maar laat een groei zien van 2%. Dat vind ik in deze tijd een prestatie van formaat. Toch vind ik het van belang dat wij zorgvuldig kijken naar de voor- en nadelen van een verzelfstandiging van de haven van Amsterdam. Ik heb dat onderwerp dan ook nadrukkelijk willen agenderen. Zoals de staatssecretaris al aangaf, staan wij positief tegenover verzelfstandiging van havenbeheerders, ook nadrukkelijk die van Amsterdam, omdat wij ervan overtuigd zijn dat een verzelfstandiging kan helpen om de samenwerking tussen zeehavens te verbreden en te kijken naar echt commerciële samenwerking. Daarbij komt dat het Havenbedrijf Rotterdam schriftelijk heeft laten weten geen allianties te willen als er niet verzelfstandigd is. Wij hebben hierover al nadrukkelijk een aantal keer discussie gevoerd. Ik heb aangegeven dat ik het van belang vind dat ook in het kader van de discussie over de nieuwe zeesluis gekeken wordt of er extra verdieneffecten kunnen zijn van een verzelfstandiging van het havenbedrijf.

Inmiddels ligt er een rapport van MTBS, een rapport dat ik heb laten opstellen. Er ligt ook een Amsterdams rapport dat positief is over verzelfstandiging. Het college heeft deze conclusie vorige week omarmd. De gemeenteraad zal eind oktober, ik geloof 22 oktober, een oordeel vellen. Ik wil daarop niet vooruitlopen. Laat ik hier echter wel zeggen, en dat is zeer welgemeend, dat ik de open en inhoudelijke insteek van de gemeente Amsterdam in deze discussie zeer toejuich. Ik heb dat vanaf het begin gemerkt. Ik weet dat vroeger de verzelfstandiging heel gevoelig lag, maar ik heb continu het gevoel gehad dat wethouder Freek Ossel en zijn mensen inhoudelijk naar dit dossier kijken. Ik had het gevoel dat er, als zij de inhoud overtuigend vonden en in overeenstemming met hoe zij dachten dat verzelfstandiging positief kan zijn, geen heilige huisjes waren maar dat zij dan bereid zouden zijn om in die richting te gaan. Ik juich dit

toe en ik spreek mijn grote waardering uit dat dit niet alleen woorden zijn gebleken, maar dat het college het nu ook gewoon in daden heeft omgezet.

Ik ben sowieso positief over de samenwerking met Amsterdam in het havendossier in den brede. Die positieve insteek blijf ik uitstralen ook nu, in deze tijd van crisis. Of laat ik zeggen: juist nu, in deze tijd van crisis. Wat in het algemeen geldt, geldt namelijk ook rond zo'n haveninfrastructuur in het bijzonder: in een tijd van crisis, juist nu, moet je nadenken over de randvoorwaarden om straks de economische groei vol te kunnen grijpen. Juist nu moeten we de tijd nemen om die investeringsslag te maken. Daarom is eenieder die zegt «sta nu op zijn zachtst gezegd niet negatief tegenover een nieuwe zeesluis, minister» bij mij zeer welkom. Wij gaan constructief verder met Amsterdam om de nieuwe zeesluis mogelijk te maken. We hebben daarin veel slagen gemaakt. Veel stappen zijn gezet. Ik ben positief dat wij tot een goed resultaat zouden moeten kunnen komen. Dat zou volgens mij nog heel wat sneller moeten kunnen dan het jaar dat de heer Aptroot noemde.

Het gaat echter altijd om de inhoud. Er moet echt nog een aantal stappen worden gezet. Zo zal er een precies financieel arrangement met de regio moeten worden afgestemd. Ook zal er nadrukkelijk moeten worden gekeken naar, en afspraken gemaakt over, financieringsrisico's. Ik vind het van belang dat we deze discussie voeren, want het staat als een paal boven water dat wij op een gegeven moment de oude Lelysluis – wat was de grote ingenieur zijn tijd vooruit toen hij dit soort investeringen deed! – zullen moeten vervangen. Ik vind het daarbij positief om te bekijken of we een construct kunnen verzinnen waarbij het sneller kan en het niet alleen om een vervanging van dezelfde sluis gaat, maar wij er een grotere sluis met meer mogelijkheden bij krijgen. Vanuit die positieve insteek zijn we bezig. Het moet echter wel te financieren zijn en de risico's moeten definitief afgehecht kunnen worden. We zijn er dus nog niet, maar we zijn wel goed op streek. Ik heb goede reden om aan te nemen dat we er samen met de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland op relatief korte tijd zouden moeten kunnen uitkomen. Dit wordt dus nog vervolgd. Ik denk dat ik daarmee de vragen rondom de zeesluis voor dit moment afdoende heb beantwoord.

Dan kom ik op het loodsdossier. De heer Koppejan vroeg hier met nadruk naar. Ik ben het eens met de heer Roemer en anderen die stelden dat er waarschijnlijk nog een ander moment zal zijn waarop wij nader over de loodsuitdaging zullen spreken. Ik kan al wel zeggen dat het voorshands onze lijn is om eerst de evaluatie en de beleidsafwegingen af te ronden. We hebben het loodswezen al toegezegd om sowieso op korte termijn, voor toezending aan de Kamer, nog een gesprek met het loodswezen zelf te voeren, zodat er hoor en wederhoor kan plaatsvinden. Deze kan dan vervolgens de door ons aan de Kamer voor te stellen lijn verrijken. Ik kan de Kamer dus toezeggen dat inderdaad zo'n gesprek zal plaatsvinden. Dit onderwerp wordt snel vervolgd.

Dan ligt er nog de vraag waarom er niet is voorzien in een binnenvaart-terminal op de tweede Maasvlakte en of ik zo'n terminal wil bevorderen of afdwingen. Mevrouw Roefs en de heer Roemer stelden hier vragen over. Ik kan formeel zeggen dat het aan de marktpartijen en het havenbedrijf is om dergelijke beslissingen te nemen. Zo hebben we het geregeld. Ik wil daar echter iets aan toevoegen. Ik ben ervan overtuigd dat de randvoorwaarden om zoiets op gang te brengen heel erg goed zijn. Wij hebben namelijk randvoorwaarden gesteld die de kans dat het op behoorlijke schaal zal gaan plaatsvinden, behoorlijk vergroten. Ik denk dan met name aan onze harde afspraak om in 2033 nog maar maximaal 35% van het goederentransport vanaf Rotterdam naar het binnenland per vrachtauto te laten plaatsvinden. 45% zal moeten plaatsvinden via binnenvaart en 20% over het spoor. Het gaat om 45%, dus het grootste segment goederen zal via de binnenvaart moeten. Als ik de Rotterdamse haven en het haven-

bedrijf één topkwaliteit, naast vele andere, mag toedichten, is het wel de geweldige efficiëntie van het gehele bedrijf. Alles is kort naast elkaar georganiseerd zodat de goederen snel weer het havenbedrijf kunnen verlaten. Vanuit de stevige doelstelling die wij hebben afgesproken en die dus gewoon hard is, heb ik daarom weinig reden om te denken dat de kans dat er op de tweede Maasvlakte veel binnenvaartactiviteit zal plaatsvinden, niet groot zou zijn. Het is echter aan de markt om het in te tikken. De Kamer heeft mij zelf ook opgeroepen om er oog voor te hebben dat het nu tegenzit, om de markt niet over de kling te jagen en om te proberen kannibalisering te voorkomen. Ik heb al aangegeven dat na de eerste fase van investering, het zo maar zou kunnen dat marktpartijen even terughoudend zijn. Wat dat betreft, zijn de marktpartijen hier zelf aan zet.

De heer **Roemer** (SP): Dat is dan wel met het risico dat er niets gebeurt vanwege de risico's die bedrijven dan blijkbaar moeten nemen. Het zou een enorme gemiste kans zijn uit maatschappelijk oogpunt en maatschappelijk belang – gelukkig onderschrijft de minister dat belang – als wij niet zo snel mogelijk daar naartoe gaan. Ziet de minister, behalve het aan de markt te laten, mogelijkheden om vanuit de overheid een inspirerende en wellicht stimulerende rol te spelen, zodat wij straks echt kunnen concluderen dat een van de eerste projecten daadwerkelijk een binnenvaart-terminal is?

Minister **Eurlings**: Nadat ik gisteravond heel laat nog naar Zweden ben afgereisd en vanochtend heel snel ben teruggekomen, moet ik toegeven dat ik een korte nacht heb gehad. Ik hoopte echter toch met enige inspiratie hier mijn overtuiging te communiceren dat er gewoon heel veel binnenvaartactiviteiten zullen komen. Ik ben daar echt van overtuigd. Het is namelijk heel simpel: als zo dadelijk de economie weer aantrekt, kunnen de bedrijven niet volwaardig groeien als zij niet 45% via de binnenvaart afhandelen. Dat is gewoon een keiharde eis. Men zal dus wel moeten. Alleen kom je dan op de vraag of de overheid zelf binnenvaartterminals moet gaan bouwen. Dat lijkt me niet het geval. Ik kan het voorbeeld van Portugal geven. Daar ligt een plaats genaamd Sines waar ooit een bestuurder zelf allerlei havencapaciteit heeft aangelegd. Heel veel jaar nadien ligt die nu nog grotendeels leeg. Het zal dus echt de markt moeten zijn die de investeringen doet op het moment dat men zelf voelt dat het zal renderen. Het is echter wel, heel simpel, een harde voorwaarde voor groei. Ik denk dat dit de stevigste stok achter de deur is. Als bedrijven het namelijk niet of onvoldoende doen, kunnen ze niet groeien. Daarom vind ik bijvoorbeeld het Rotterdam Climate Initiative of de Rotterdam Rules zo uniek. Rotterdam loopt voorop, ook op het vlak van vergroening en van duurzaam transport. We lopen wereldwijd voorop met onze harde afspraak dat bijna de helft van de goederen moet worden afgevoerd via binnenvaart. Ik ben daar trots op. Het kan dus niet anders dan dat bedrijven die willen gaan groeien, stevig in binnenvaart investeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dan is het toch raar dat een en ander nog niet gepland is. Als je kijkt naar het hele plaatje van de Tweede Maasvlakte, dan blijkt het grootste gedeelte verdeeld te zijn. Het verbaast mij dat hiervoor blijkbaar niet eens ruimte gereserveerd is. Ik begrijp wel dat er eerst iemand moet zijn die gaat kopen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het niet zo is dat er niet veel gebeurd is. Er is veel achterlandconnectie via binnenvaart. Dat kan wel degelijk via de 40% van de grond die is uitgegeven. Een heel groot gedeelte van de Maasvlakte moet nog worden toebedeeld. Laten wij de vinger aan de pols houden ten aanzien van de ontwikkeling in de praktijk. Wij komen vast nog vaker te spreken over de Tweede Maasvlakte. Het lijkt mij gek – ik denk dat het ook aan de staatssecretaris is om hierover het nodige te

zeggen – dat de overheid zelf terminals gaat bouwen. Ik heb mevrouw Roefs dat ook niet op die manier horen zeggen. Volgens mij zijn de randvoorwaarden optimaal, meer dan in welke grote haven dan ook, om de binnenvaart een geweldige zwieper naar boven te geven. Ik heb geen enkele reden om hieraan te twijfelen. Uit de krachtige lichaamshouding van de staatssecretaris maak ik op dat zij hierin het volste vertrouwen heeft. Laten wij de vinger aan de pols houden. Wij zijn net begonnen. Wij hebben het eerste land in zicht, zoals gezegd, laten wij gewoon afwachten hoe een en ander zich verder gaat ontwikkelen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil het graag met de minister meehopen dat de randvoorwaarde voldoende is om een en ander te realiseren. Bij de bestaande havengebieden zien wij eenzelfde effect optreden. De binnenvaart ligt een beetje aan de laatste mem. De kosten om grote zeeschepen aan de kade te houden zijn dermate groot, dat binnenvaartschippers vaak dagen moeten wachten totdat de zeeschepen leeg zijn en weer vertrokken zijn, alvorens zij aan de beurt zijn. Dat heeft een vertragend effect op de binnenvaart. Hierdoor is het voor de binnenvaart lastig om te concurreren. Als overheid moet je dit al op voorhand incalculeren in geval van nieuw te ontwikkelen gebied en je moet erop sturen. Je kunt volgens mij meer doen dan alleen maar zeggen: het komt allemaal wel goed, gaat u rustig slapen.

Minister **Eurlings**: Ik hoop dat u rustig kunt slapen. Dat wens ik mijzelf de komende nacht ook toe. Wie heeft welke rol? Daar gaat het om. Wij creëren de harde randvoorwaarde dat vanaf de Tweede Maasvlakte 45% per binnenvaart zal moeten worden afgevoerd. Ik vind dat het vervolgens aan het team van de heer Hans Smits is om te bepalen hoe men het havengebied zo efficiënt mogelijk indeelt. Het is aan de bedrijven om te bepalen wat men op de toebedeelde grond doet. Mijns inziens heeft het Havenbedrijf Rotterdam laten zien dat men excelleert wat het efficiënt opzetten van de havenactiviteiten betreft. Men heeft de indeling op een zeer efficiënte en doordachte manier vormgegeven. Met EU-commissaris Tajani vloog ik eens met de helikopter over het havengebied heen. Dit was het eerste dat hem opviel. Hij zei: wat is dit doordacht, de manier waarop dit gerangschikt is, heb ik eigenlijk nog nergens in Europa gezien. Het is volgens mij dan ook allereerst aan het Havenbedrijf om de indeling van het havengebied te optimaliseren. Vervolgens is het aan de bedrijven om te investeren. Die 45% staat echter en is hard. Vandaar dat ik er vertrouwen in heb dat heel veel door de binnenvaart zal worden afgevangen. Daar gaat het toch om? Het gaat er niet om, waar een terminal precies komt. Het gaat erom dat de goederen vanaf de Tweede Maasvlakte voor het grootste gedeelte per binnenvaart worden afgevoerd, dus milieuvriendelijk en de weg niet belastend. Ik wil graag de vinger aan de pols houden. Iedere keer als wij spreken over de haven van Rotterdam en de Tweede Maasvlakte komen wij er vast over te spreken. Ik heb vertrouwen in deze 45% afvoer per binnenvaart. De afspraken zijn immers hard. Een klein aantal vragen staat nog open, te beginnen bij de A15. De bouwtijd zal gehaald worden, daar heb ik groot vertrouwen in. Kan de tijd nog verder worden ingekort? Dat is een moeilijke vraag. Wij hebben de procedures al heel erg kort gehouden. Volgens ons zit er niet meer zo veel rek in, zeker gezien de fase waarin wij nu zitten. Wij weten allemaal hoe sommige mensen gefocust zijn op procedures en procedurefoutjes. Wij moeten voorkomen dat wij onzorgvuldig handelen of iets afdoen aan de kwaliteit. De volgende mijlpalen staan ons voor ogen: tracébesluit in 2009, start realisatie in 2010 en oplevering uiterlijk 2015. Samen met het Havenbedrijf en de bredere regio zetten wij ons ervoor in om tijdens de verbouwing de winkel maximaal open te houden. Dat is in dit geval van het aller-grootste belang. Voor ons wordt het een echte force majeure om dit met elkaar te bereiken.

Hoe kijken wij naar de bereikbaarheid van Rotterdam in den brede? Ik heb de Kamer eerder gezegd dat in het Rotterdamse stevig zal moeten worden geïnvesteerd. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse is onverbiddelijk. Als wij rond Rotterdam niet meer doen, is in 2020 sprake van één grote file en komen wij helemaal niet toe aan het invullen van de Tweede Maasvlakte. Dan kan men immers met de goederen nergens naartoe en dan rennen de bedrijven weg. Dan is het voor niets geweest, ik zeg het maar even hard. Wij zullen dus moeten investeren in capaciteit. Dat betekent over de grenzen heen de capaciteit van de Betuweroute verder vergroten. In Europa zijn wij daar flink mee bezig. Denk verder aan de binnenvaart – wij spraken er zo-even al over – maar ook aan de weg. Ten aanzien van de A4 Midden-Delfland is het juridische standpunt ingenomen. Wij gaan voortvarend verder, maar daarmee zijn wij er niet. Wij moeten de ambitie nog wat verder opschroeven. Rotterdam Vooruit, de MIRT-verkenning, is bezig. Op korte termijn zal hieruit een aantal no regrets moeten volgen: vervolgprojecten die sowieso moeten. Een tweede oeververbinding, een pps, is vaker genoemd. Wij komen hier zonder twijfel snel op terug. Dan is er nog een derde uitdaging in het gebied: hoe ga je om met het maximaal benutten van de bestaande infrastructuur? Stel dat er ergens een vrachtwagen omkukelt. Hoe kun je het verkeer dan het beste omleiden? De Verkeersonderneming is gestart. Ik heb recent gesproken met de directeur-generaal van Rijkswaterstaat, de heer Bert Keijts, en de president-directeur van het Havenbedrijf Hans Smits over de vraag hoe wij een en ander verder kunnen opschalen. Rotterdam wilde eerst gaan juridiseren. Dan zijn er wel heel wat beren op de weg. Juridiseren duurt vrij lang. Ga je bovendien in een juridisch complex systeem waarin iedereen zijn verantwoordelijkheid heeft, voor één klein gebied in Nederland heel andere juridische regels erop nahouden? Dat heeft veel haken en ogen. Gedrieën hebben wij afgesproken, eerst in kaart te brengen welke voordelen wij wilden hebben van een gejuridiseerde Verkeersonderneming en vervolgens te bezien of wij deze voordelen maximaal konden bereiken zonder een complex juridisch instrumentarium op te tuigen. Ik wil de Kamer graag op korte termijn informeren over de stand van zaken. Ik zal zelf de peilstok erin steken. Als het lukt om deze voordelen op een niet-gejuridiseerde manier te bereiken, dan lukt het ons zeker sneller dan op een gejuridiseerde manier, daar ben ik zeker van. Dan ligt bij ons wel de bewijslast dat wij de voordelen op een niet-juridische manier kunnen behalen. Ik sta hiervoor aan de lat met de heer Hans Smits en zijn mannen. Ik ben ervan overtuigd dat wij met elkaar het maximale uit het verkeerssysteem moeten halen om te voorkomen dat alles in de regio Rotterdam helemaal vastloopt als de crisis straks voorbij is. Ik zal de Kamer hierover op redelijk korte termijn nader berichten.

De **voorzitter**: Er is nog één vraag blijven liggen waarop de staatssecretaris in tweede termijn zou terugkomen. Ik wil haar de gelegenheid geven om nu te reageren. Het betreft een vraag van de heer Roemer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De vraag gaat over walstroom. Er zijn te weinig walstroomplekken voor zeeschepen. Veel binnenvaartkades in Amsterdam en Rotterdam hebben al walstroom. Het aanleggen van walstroom is een verantwoordelijkheid van de havenbeheerders. Het betreft een grote investering en daarom wordt er sterk naar de kosten-batenverhouding gekeken. Ik heb de indruk dat deze nog wel eens een drempel is om te voorzien in deze plekken. Vandaar zetten wij ons in Europees verband actief in om voor walstroom een vrijstelling van energiebelasting te verkrijgen. Deze zal de kosten-batenverhouding voor de havenbeheerders een stuk gunstiger maken. Dat zal tot effect hebben dat zij er eerder voor zullen kiezen om walstroomplekken aan te leggen. Nogmaals, het Rijk zorgt voor goede randvoorwaarden, maar het is de keuze van de

havenbeheerders zelf om een en ander te doen. Wij doen er alles aan om ervoor te zorgen dat de kosten-batenverhouding gunstiger wordt.

De **voorzitter**: Ik wil komen tot een afronding en de toezeggingen memoreren. De Kamerleden mogen in één zin iets zeggen of iets aankondigen. Voor een tweede termijn is echter geen tijd meer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil de minister vragen of hij schriftelijk kan reageren op de gevolgen van de crisis voor de fasering van de Maasvlakte. Kan een en ander leiden tot contractbreuk? Daar heb ik nog niets over gehoord.

Ik beraad mij nog over het aanvragen van VAO, met name op het punt van het aangaan van gesprekken met Antwerpen, Vlissingen en Rotterdam over de toekomst op de langere termijn.

De heer **Roemer** (SP): Dank voor de toegezegde brief over afvalplicht. Kan de staatssecretaris in dezelfde brief ingaan op de 100% indirecte kosten in relatie tot Zweden waar een en ander een enorm succes is?

De **voorzitter**: Dat is inmiddels toegezegd.

De heer **Roemer** (SP): Er is niet toegezegd om dit schriftelijk te doen, de staatssecretaris heeft mondeling geantwoord. Ik zie haar nu knikken. Ik ben er blij mee dat zij hier in haar brief op in wil gaan. Wat walstroom betreft, het zou mooi zijn als de staatssecretaris kan aangeven waar zij uiteindelijk naartoe wil. Het is prima om de randvoorwaarden te verbeteren, maar volgens mij zal ook de minister van Milieu er blij mee zijn als zo weinig mogelijk schepen onnodig dagenlang moeten doordraaien. Wellicht kan de staatssecretaris, al dan niet samen met de minister van Milieu, in haar brief aangeven hoe wij tot een verdere verbetering kunnen komen en wat zij hiervoor gaat doen.

De **voorzitter**: Ik hoor de staatssecretaris zeggen: dat is goed. Zij neemt dit punt dus op in haar brief.

De heer **Roemer** (SP): Waarvoor dank.

De heer **Koppejan** (CDA): Als de minister en de staatssecretaris toch een brief gaan schrijven, dan zou ik graag willen dat zij antwoord geven op mijn vraag hoe het eindplaatje van de havensamenwerking eruit gaat zien. Hoe ziet het ideale eindplaatje van de havensamenwerking eruit? Dat was immers het belangrijkste onderwerp van vandaag. Eerlijk gezegd, heb ik hierop nog niet echt een antwoord gekregen. Kan verder de vraag beantwoord worden op welke termijn de regionale zeehavens aangesloten zijn bij de nationale Havenalliantie?

De **voorzitter**: Zowel de minister als de staatssecretaris komt schriftelijk terug op de door de Kamer gemaakte opmerkingen. Ik dank eenieder voor zijn inbreng en sluit dit algemeen overleg.