

Vergaderjaar 2016–2017

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 150**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 24 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 2 februari 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juli 2016 inzake de uitvoering van de motie van de leden Jacobi en Van Helvert over de mogelijkheden van moderne media bij de handhaving op het water (Kamerstuk 31 409, nr. 83) (Kamerstukken 31 409 en 29 684, nr. 123);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juli 2016 ter aanbieding van het rapport evaluatie inzameling overig scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 122);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 18 juli 2016 met fiche: REFIT pakket veiligheid passagiersschepen (Kamerstuk 22 112, nr. 2179);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 september 2016 met de reactie op de moties naar aanleiding van het debat over het vervallen van de vrijstelling van vennootschapsbelasting voor de Nederlandse zeehavens (Kamerstuk 34 003, nrs. 18, 19 en 23) (Kamerstuk 34 003, nr. 25);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni 2016 over de voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 121);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 september 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over de voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie (Kamerstuk 31 409, nr. 124);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2016 inzake klanttevredenheid Waddenvieren 2016 (Kamerstuk 23 645, nr. 637);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 september 2016 inzake de invulling van de motie-Jacobi/Cegerek inzake het versterken van het maritiem onderzoek in Nederland (Kamerstuk 31 409, nr. 125);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 oktober 2016 inzake terugmelding gesprek tussen de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de SAR-helikopters (Kamerstuk 30 490, nr. 27);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 oktober 2016 ter aanbieding van het jaarverslag 2015 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Kamerstuk 31 409, nr. 127);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 oktober 2016 met de antwoorden op vragen van de omissie over certificering van zeegaande zeilschepen (Kamerstuk 31 409, nr. 126);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 september 2016 ter aanbieding van een afschrift van het antwoord op de brief van de BBZ Vereniging voor beroepschartervaart van 9 september 2016 over certificering zeegaande zeilschepen;
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2016 inzake de uitkomst van de bemiddeling KNRM-Noordgat (Kamerstuk 33 450, nr. 51);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 november 2016 ter aanbieding van een afschrift van de reactie op het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid inzake «Kapseizen Beunschepen»;
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 december 2016 ter aanbieding van de integrale Rapportage voor de Tafel van Borging met de monitoringsinformatie van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (Kamerstukken 24 691 en 30 175, nr. 128);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 december 2016 inzake het onderzoek Verbetering Nederlands Scheepsregister (Kamerstuk 31 409, nr. 129);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2016 ter aanbieding van de tweede voortgangsrapportage van het Werkprogramma Zeehavens 2014–2016 (Kamerstuk 29 862, nr. 34);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2016 ter aanbieding van een afschrift van de reactie aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) aangaande het rapport «Zorg tussen wal en schip» (Kamerstuk 30 490, nr. 28);
- de brief van vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 5 december 2016 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van de Europese Commissie over de Vpb-plicht voor zeehavens en reactie op drie moties over zee- en binnenvaart (Kamerstukken 34 003 en 31 409, nr. 26);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 december 2016 met de beantwoording van de toezegging inzake Snelvaren Waddenzee (Kamerstukken 31 409 en 29 684, nr. 132).

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tijdink

**Voorzitter: Jacobi**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Belhaj, Remco Dijkstra, Graus, Van Helvert, Jacobi en Smaling,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.01 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag. Ik heet de Minister, de ambtelijke ondersteuning, de Kamerleden en de mensen op de tribune hartelijk welkom. Het Kamerlid Van Helvert zit vast in het verkeer. Zou hij niet in de auto hebben gezeten, dan zou hij het met de trein ook niet op tijd hebben gehaald. Ik vroeg hem daarom waarom hij niet met het schip was gekomen. Dat zou veel beter zijn geweest. Voor dit algemeen overleg is drie uur uitgetrokken. Over scheepvaart kun je nooit lang genoeg praten, maar drie uur is toch een hele tijd. Ik stel voor in eerste termijn per fractie zes minuten spreektijd te hanteren en maximaal twee interrupties toe te staan. Allen sterkte. Mijnheer Van Helvert, u bent er ineens wel heel snel! Speedy! U had met het schip moeten komen, maar ik ben wel tegen snel varen. Ik geef als eerste het woord aan de heer Graus, die zo meteen een ander debat moet bijwonen. Hij steekt van wal. Een medewerker in de zaal zal voor hem notities maken. Het is heel goed, mijnheer Graus, dat u toch nog de moeite neemt om bij het AO Scheepvaart aanwezig te zijn. Het woord is aan u.

**De heer Graus (PVV):**

Voorzitter. Ik zal het een beetje staccato moeten doen omdat ik inderdaad zo een andere algemeen overleg moet bijwonen. Dat overleg begint ook nu. Ernst-Jan van den Boogaart neemt hier voor mij waar. Desnoods moet ik hier terugkomen, maar ik hoop het niet. Anders kunnen we mogelijk iets met moties doen.

Ik moet de Minister prijzen. Ik heb haar de laatste tijd veel aan het werk gezien, ook op het gebied van de scheepvaart en de hele maritieme sector. Ik zag haar vorig jaar nog op het Maritime Awards Gala, maar ook op de HISWA heeft zij een prachtige toespraak gehouden. Daar was ik ook aanwezig. Ik moet eerlijk toegeven dat deze sector nooit het handje heeft opgehouden. De maritieme sector is een van de weinige sectoren die niet vlug het handje omhooghouden of iets vragen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik in de tien jaar dat ik Kamerlid ben, vrij weinig vragen heb gekregen of druk heb gevoeld van de maritieme sector. Vandaar dat wordt gezegd «alleen woorden, maar geen daden», zoals ons ook in de notitie werd voorgelegd. Ik heb dan ook een paar vragen aan de Minister. Mogelijk kunnen zij en haar ministerie nog ondersteuning bieden met hun macht en kracht. Ook al heeft deze Minister mogelijk nog maar een korte tijd te gaan – wellicht wordt zij directeur van Schiphol of iets anders – toch wil ik nog een paar vragen aan haar stellen, want de mensen vragen niet alleen om geld, maar ook om actie. Daar ging het ook om, laatst op de HISWA en tijdens de werkbezoeken die wij hebben afgelegd.

«Commercial Cruising Vessels» (CCV), zoals ze heten, kunnen echt een nieuwe en grote markt gaan worden. Nederland is al echt de nummer één in de wereld op het gebied van het bouwen van hoogwaardige, grote jachten. Zoals de Zwitsers bekend staan om hun uurwerken, zo staan de Nederlanders bekend om hun kwalitatief hoogwaardige jachten. Ik heb weleens in Maasbracht gewerkt naast een heel groot familiebedrijf waar men jachten bouwde. Ik was daar altijd bijzonder trots op. Dat moet ik eerlijk zeggen. Dat was ik ook tijdens de werkbezoeken aan het westen. Ik

ben bijzonder trots op hetgeen wij presteren op het gebied van hoogwaardige jachten, zeker gelet op het feit dat deze mensen dat met eigen middelen hebben gedaan. Dat is ongelofelijk. Het is van een wereldwijd topniveau. Wij begrijpen dat door intern capaciteitsgebrek en mogelijk passiviteit op het ministerie – dat wil ik niet zeggen, maar dat wordt wel geopperd – voor deze sector relatief weinig wordt gedaan. Mogelijk kan de Minister daarop een reactie geven. Ik zie dat de Minister in ieder geval actief is geweest. Ik kan het de Minister niet kwalijk nemen, maar ik kan niet in het ambtenarenapparaat kijken. Stel dat het niet waar is, wat kan de Minister dan doen om deze onwaarheden uit de wereld te helpen en wat gaat zij ook daadwerkelijk doen? Ik vraag altijd om een beter verdienmodel en een toekomstbestendig en concurrentieresistent plan voor deze ondernemers. Zij hebben immers wel hulp en steun van de overheid nodig, want andere landen geven hun ondernemers dat ook. We moeten die mensen niet straffen omdat zij nooit veel hebben gevraagd. Dan moeten we niet denken: nou moeten jullie het ook maar zelf op soppen. Zo gaat dat natuurlijk niet. Nu de concurrentie heftiger wordt en door internationale en fiscale wet- en regelgeving een ongelijk speelveld ontstaat, moeten wij die ondernemers waar mogelijk helpen. Wat gaat de Minister doen? Ik noem nog eens mijn verzoek om een toekomstbestendig en concurrentieresistent plan, zeker voor de commerciële jachtindustrie. De Minister heeft aangegeven dat zij daar achter staat. Dat begreep ik ook uit haar speeches. Ik vertrouw erop dat zij waar mogelijk zal helpen. Uiteraard had ik graag gehoord op welke manier zij dat zal doen. Ik zei al dat Nederland nummer één in de wereld is op het gebied van de bouw van superjachten. Nederland heeft in dezen echt wereldwijd naam en faam. Dat geldt sowieso voor de hele maritieme sector, al sinds Michiel de Ruyter. Maar hoe behouden wij dat? Ik ben bang dat wij die positie dalijk gaan verliezen. Daarbij verwijs ik naar de argumenten die ik net heb genoemd. Het werd gezegd: «think yachts, think Holland». Ook werd Flying the Dutch flag genoemd. De Minister heeft nog een mooie taart aangesneden met daarop een grote Nederlandse vlag, maar nu moet er ook iets gebeuren, ook vanuit de Kamer. Ik ben daartoe bereid en ik weet zeker dat dit ook geldt voor de woordvoerders naast me. Mogelijk moeten wij ons samenpakken voor die sector.

Wat tijdens mijn werkbezoeken ook naar voren kwam, is dat de sterke positie van de nieuwbouw vaak na de oplevering van het jacht stopt. Wat kunnen we daaraan doen? Nogmaals, ik heb nu niet de tijd om alle oplossingen die de sector heeft aangedragen naar voren te brengen, maar die zijn vast bij de Minister bekend. Waarmee kunnen wij de sector op dat vlak tegemoetkomen? Wat kan daartegen ondernomen worden?

Over Flying the Dutch flag gesproken: hoe kunnen de jachten onder de Nederlandse vlag worden gebracht en hoe kan een flink potentieel deel van deze markt naar de Nederlandse economie worden getrokken? Ik heb begrepen dat de HISWA en het Havenbedrijf Amsterdam samen een plan hebben ontwikkeld, maar de vraag blijft wat de regering en de Kamer gaan doen. Ik noem de Kamer nogmaals. Wat kunnen wij met z'n allen doen opdat Nederland een soort draaischijf, een soort gasronde voor superjachten wordt? Het werd door de sector zo genoemd; laten we het zo noemen. Wat zijn daarbij de actiepunten en waarbij kan de Kamer de Minister steunen? Dat had ik graag gehoord.

**De voorzitter:**

U hebt nog één minuut, mijnheer Graus.

**De heer Graus (PVV):**

Nog één minuut? Dan moet ik een flinke sprong maken.

In de aangenomen motie-Graus op stuk nr. 17 (33 450) wordt de regering verzocht, er bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op aan te dringen de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor

de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter. Er is nogal een vraag om die motie uit te voeren. Dat gebeurt niet. Klaarblijkelijk dringt bij de Minister en het ministerie niet echt door wat er speelt. Er gaan echt heel veel schepen, met name kleine schepen, verdwijnen.

Verder refereer ik aan de verworpen motie-Graus/Bashir op stuk nr. 47 (31 409) waarin de regering wordt verzocht, zich in te zetten voor een transparante tarifiering door bevrachters en verladers ten behoeve van een eerlijker verdienmodel voor Nederlandse schippers en de binnenvaartvervoersmarkt in samenwerking met de schippersbonden en bevrachters- en verladersorganisaties. Deze motie wil ik misschien nog een keer indienen als de Minister niet bereid is om mij daarin tegemoet te komen. Als zij dat wel doet, zal ik over mijn hart strijken en de motie niet opnieuw indienen. Ik wens iedereen verder nog een gezegende dag toe. Ik ga naar het andere overleg.

**De voorzitter:**

Wij wensen u ook een gezegende dag toe en een goed overleg verderop. Wij gaan verder met de nieuwe woordvoerder van de VVD op het gebied van scheepvaart, de heer Dijkstra.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik vervang mevrouw De Boer.

Voorzitter. De wereldhandel groeit snel, maar niet meer zo snel als vroeger. De economische groei blijft een beetje achter en dat heeft ook gevolgen voor het aantal vervoersbewegingen. Daarnaast zijn er een aantal externe bedreigingen en dat is best wel zorgelijk. Welke positie gaat China in deze nieuwe wereld innemen? Wat zijn de gevolgen daarvan en bijvoorbeeld van de brexit voor de Nederlandse havens? Ook de sector short sea shipping zit best wel in zwaar weer. Er zijn twee Europese projecten. Worden die vlot getrokken? Het gaat daarbij om het harmoniseren van de douanefaciliteiten, Blue Belt en het ene meldpunt in de havens, de Maritime Single Window (MSW). Hoe gaat het daarmee? Gaat Europa daarmee verder?

Er zijn ook onderwerpen waarop wij zelf wat meer kunnen doen, zoals het vlaggenregister. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om een website te realiseren waarop je je telefoonnummer en je naam kunt vermelden als je in Nederland wilt melden dat je een schip hebt? Komt dat eraan? Hoe gaan we dat nou organiseren? De Minister spreekt in haar stukken over een taskforce. Wanneer gaat die van start om dat voor elkaar te krijgen? Dan wil ik deze Minister een compliment maken. De Nederlandse maritieme strategie 2015–2025 is immers echt grote winst en daarvoor verdient zij een groot compliment. De VVD wil natuurlijk wel dat dit geen papieren tijger is of wordt. De sector stelt zelf voor om een maritieme autoriteit in het leven te roepen. Wat vindt de Minister hiervan? Is dat middel niet een beetje te zwaar?

De inspectiekosten zijn een terugkerend onderwerp, specifiek in Nederland.

**Mevrouw Belhaj (D66):**

Ik doe gewoon even een check. Is de heer Dijkstra nu een voorstander of een tegenstander van een maritieme taskforce? Hij zei dat hij die belangrijk vond, maar hij vroeg zich tegelijkertijd af of die noodzakelijk was.

**De voorzitter:**

Mijnheer Dijkstra, bent u voorstander van de taskforce?

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Ik wil graag weten wat de Minister daarvan vindt. De VVD wil het natuurlijk wel lean-and-mean. Misschien kun je het ook makkelijk houden. We moeten niet hebben dat het te uitgebreid wordt of dat het alleen maar een papieren exercitie wordt. Wij willen echt aan de slag gaan en resultaten boeken. Daar gaat het ons om.

Ik was gebleven bij de inspectiekosten. De scheepvaart in Nederland betaalt vijf tot zes keer zoveel voor de reefer containers voor koel- en vriesladingen als de scheepvaart in België. Het gevolg is dat Antwerpen het heel druk heeft en dat Nederland het een stuk minder druk heeft. Er wordt dus echt uitgeweken vanwege de kosten. Ik vind dat alarmerend. We moeten dus echt werk maken van minder regels en vooral van lagere toezicht- en inspectiekosten. De Raad van State heeft op verzoek van de Tweede Kamer een advies uitgebracht over de inspectiekosten en het doorberekenen van kosten die direct samenhangen met de vergunning-verlening. Dat laatste is op zich akkoord, maar dat geldt niet voor het doorberekenen van alle kosten voor toezicht en handhaving, want die horen eigenlijk thuis bij de overheid. De vraag is dan ook of de Minister bereid is om stappen te zetten opdat conform het advies van de Raad van State de tarieven van de NVWA (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) worden bijgesteld.

Dan ga ik in op het geschil tussen KNRM en de particuliere bergingsbedrijven. Er is weleens gesproken van een soort wildwest op zee. Het is een race: wie er het eerst is, mag het probleem oplossen. Als er een wildwest is, dan vinden wij dat schandalig. Schofterig gedrag op zee moet gewoon aangepakt worden. Dat is niet normaal. Dat kan immers ten koste gaan van de veiligheid. Ik begrijp dat het lastig is, maar ik wil toch graag een soort inzicht in het aantal incidenten. Hoeveel zijn het er en hoe gaat dit? Hoe kunnen wij die voorkomen en hoe kunnen we het gedrag, dat niet op zee thuishoort, eventueel bestraffen of beboeten?

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

Ik vind het natuurlijk heel goed dat de VVD dit aanhaalt. Het is ook niet de eerste keer dat we het hierover hebben. Op 17 december 2015 hebben wij hierover samen met de VVD en de Partij van de Arbeid een motie ingediend. Dat heeft inmiddels één gesprek opgeleverd. Zou de VVD bereid zijn om in dezen wat stelliger mee te gaan? Mag het wel iets meer zijn dan alleen inventariseren om hoeveel incidenten het nou precies gaat? Het zijn er genoeg geweest. Wij willen nu gewoon een geschillencommissie. Klaar.

De **voorzitter**:

Mijnheer Dijkstra, wilt u een geschillencommissie?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Wij hebben inderdaad gesprekken gevoerd. Ik denk dat het daar altijd mee begint. Je probeert het met elkaar op te lossen. Dat heeft echter niet tot het gewenste resultaat geleid, zo heb ik begrepen. Er moet dus iets anders gebeuren. Wij vinden het belangrijk om goed inzicht te hebben in hetgeen er precies aan de hand is. Uiteindelijk willen we mensen die de norm overschrijden, gewoon kunnen aanpakken. Daar moet het om gaan. Een geschillencommissie is een vorm van een oplossing hiervoor, maar ik ben benieuwd te vernemen wat de Minister daarvan vindt en hoe zij ervoor kan zorgen dat wij daarin inzicht krijgen.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert vindt dit voldoende. U kunt verdergaan met uw inbreng.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ga in op het interessante onderwerp «Commercial Cruising Vessels», de mooie, grote schepen. Mijn collega Graus had het er al over: het Havenbedrijf Amsterdam en de HISWA hebben goede ideeën om echt mooie routes te maken zodat mensen hiervan kunnen genieten. Kent de Minister dat initiatief en is zij bereid om dat eventueel te omarmen? Het lijkt ons een enorme economische kans. Is het niet mogelijk om bijvoorbeeld in het vervolg daarop ook gericht acquisitie te plegen, zoals dat nu ook gebeurt in Malta en Portugal? Dan kunnen we juist dat soort schepen onder de Nederlandse vlag krijgen. Is hierbij niet ook een taak, of een uitdaging, weggelegd voor het Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA)? Er is ook iets wat nadelig is voor deze cruising vessels en dat is bijvoorbeeld de certificering. Die is een stuk duurder geworden. Dat geldt zowel voor nieuwbouwjachten als voor de bestaande bruine vloot. Dat moet echt anders, want anders prijzen we onszelf uit de markt. De vraag is dus hoe wij het certificeringsproces kunnen verbeteren. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat wij juist dit soort ondernemingen in Nederland gaan koesteren en in Nederland houden? Dat is belangrijk. De kosten lopen echt behoorlijk uiteen. De kosten van de internationale keuring zijn echt het zesvoudige van wat die eerst waren. Graag hoor ik daarop een reactie. De Friese skûtsjes varen meestal al 100 jaar. Het is eigenlijk gek dat die in een keer niet meer aan de norm zouden voldoen als ze gecertificeerd worden. Dat is hetzelfde als Sinterklaas vragen om zijn baard af te scheren. Dat lijkt mij gewoon een rare situatie. Hoe zit dat? Mevrouw De Boer is heel erg blij met het uitbaggeren van het Westgat. Dat gaat nu eindelijk plaatsvinden, tenminste, zo heb ik begrepen. Kan de Minister dat bevestigen? Dan is er nog een urgent dingetje. Er is hulpverlening op het Rijn-Scheldekanaal. Die verloopt wel raar, want een deel valt onder Brabant en een deel valt onder Zeeland. De ene hulpverlener komt blussen en de andere komt redden. Kan dat niet efficiënter? Dat zou in ieder geval de veiligheid ten goede komen. Hoe kunnen we daarmee omgaan? We gaan een hoop windmolens in zee zetten. De VVD ziet graag: Nederlandse offshore eerst. Laten we er alsjeblieft voor zorgen dat de Nederlandse bedrijven die daarin actief zijn, daarvan profiteren. Is dat mogelijk? Misschien moeten we de parken die wat dichterbij zijn het eerste doen, zodat wij daarvan ook gebruik kunnen maken.

De **voorzitter**:

U hebt nog iets meer dan een halve minuut, maar eerst is er een interruptie van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):

Ter verduidelijking wil ik even over het laatste punt een vraag stellen. Het eerste windpark is gewonnen door het Deense bedrijf Dong Energy. Het is sowieso een heel internationale business. Had de VVD liever niet gezien dat de bouw van dat park aan Dong Energy was gegund? Begrijp ik dat goed?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, dat begrijpt de heer Smaling niet goed. Het is heel goed dat dit op een heel verstandige manier is aanbesteed. Daardoor dalen de kosten enorm. Degene die de beste prijs en kwaliteit biedt mag altijd winnen, maar ik zie wel graag dat Nederlandse partijen, of zij het nu winnen of niet, in ieder geval bijvoorbeeld als onderaannemer worden ingeschakeld, zodat zij daarvan profiteren. Als wij zo veel investeren op zee, dan moeten ook de Nederlandse industrie en de Nederlandse offshore sector daarvan kunnen profiteren. Als wij dat kunnen verbeteren, dan graag.

De heer **Smaling** (SP):



Hopelijk blijft de kilowattuurprijs voor de VVD leidend. Die is de afgelopen jaren behoorlijk gezakt, waardoor de kavels goedkoper konden worden aanbesteed. Ik hoop toch wel dat dit het leidende beginsel van de VVD blijft en niet wie er nou precies in het consortium zit.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het leidende beginsel bij windmolens is überhaupt CO<sub>2</sub>-reductie, hernieuwbare energie. Als je zo veel investeert, is het wel fijn dat de subsidies die daarmee gemoeid zijn, weer terugkomen in onze economie en niet alleen maar naar het buitenland verdwijnen. Het klopt dat een lage kostprijs natuurlijk het belangrijkste is voor de belastingbetaler. Als wij er ook zelf iets aan kunnen overhouden, doordat wij die banen hier houden, dan graag. Daar is iedereen alleen maar bij gebaat.

Gisteren was er een conferentie over de maritieme sector. Kan de Minister aangeven hoe deze is verlopen?

Er worden wat prikkels gegeven aan de inventarisatie van de milieuprestaties in de binnenvaart, maar wij vinden eigenlijk dat het desbetreffende rapport niet zo voldoet. De VVD ziet veel meer in positieve maatregelen. Eigenlijk zijn we tegen de bonus-malus. We hebben ook een vraag over de kredietmogelijkheden. Nu koop je een schip en dan zit daar een hypotheek op waar de motor ook onder valt. Kun je dat niet splitsen? Een schip gaat immers vaak langer mee dan de motor. Als je die moet vervangen, dan moet dat flexibel en makkelijk kunnen.

In dit huis hebben wij een rondetafelgesprek gehouden over de binnenvaart. Daar is om een veilingsysteem verzocht. De VVD vindt wel dat de markt dat zelf moet regelen. We moeten niet te veel marktmeester zijn. Ik zie ook heel goede voorbeelden; het gaat bijvoorbeeld via coöperaties. Graag hoor ik een reactie van de Minister hierop. Hoe kunnen wij die samenwerkingsvormen stimuleren zonder dat de overheid dat helemaal gaat reguleren?

De **voorzitter**:

Mijnheer Dijkstra, het is alsof u nooit iets anders bent geweest dan woordvoerder scheepvaart.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. De heer Dijkstra krijgt ook van mij een compliment. Ik maak hem wel vaker mee in debatten, maar dit gaat heel geroutineerd. Dat andere ook, maar daar is hij al een paar jaar mee bezig. Vandaar de welgemeende complimenten.

Het is goed om weer over scheepvaart te praten. Ik heb het idee dat deze sector heel veel aandacht nodig heeft, met name van ons. We zien dat men in de binnenvaart moeite heeft om het hoofd boven water te houden, maar dat geldt ook voor meer en meer reders. Dit vergt dus op alle mogelijke manieren aandacht.

De vergroening van de sector komt naar de mening van mijn fractie nog niet goed op gang. Bij het rondetafelgesprek, waar de heer Dijkstra over sprak, was ook een schipper aanwezig die een prachtig duurzaam schip had gebouwd met een buitengewoon lage uitstoot van NO<sub>x</sub> en de fijnstof PM<sub>10</sub>. Die uitstoot is veel en veel lager dan de uitstoot van het gemiddelde binnenvaartschip. Er blijkt echter nog niet echt een markt te zijn voor duurzaam vervoer. Ik wil de Minister vragen hoe je die nu kunt bereiken. Heeft de overheid in dezen toch niet meer te bieden dan tot nu toe? De SP heeft in haar verkiezingsprogramma ruim 600 miljoen opgenomen voor het versneld vergroenen van deze sector door het nemen van innovatieve maatregelen zoals het aanbrengen van naverbranders. Dat levert meteen een enorme milieuwinst op doordat minder fijnstof en CO<sub>2</sub> vrijkomen. De SP pleit al lang voor een goed modelsplitbeleid. We hebben het er al vaker met de Minister over gehad: hoe kun je dat proces nou versnellen? Volgens mij heb ik een paar weken geleden een vraag gesteld die ik nu



weer ga stellen, maar er zit nu een ander publiek dan toen. Als je de ambitie hebt om met het Infrastructuurfonds een oostelijke goederencorridor te ontwikkelen, dan kun je die versmallen – ik zeg het als metafoor – tot de Waal, de Betuweroute en de A15. Het zou dan de wens van de SP zijn om de A15 stiller te krijgen en de Waal drukker. Dat vergt wel wat maatregelen, want dan moet je alle bedrijven die hun goederen nu over de weg vervoeren maar dat ook over het water zouden kunnen doen, daarbij helpen. Dat vergt een omdenken. Daar moet je ook met EVO en Fenedex over praten. Je moet daarbij kijken naar het gebrek aan tijd en kennis bij de bedrijven. Dat zegt Koninklijke BLN-Schuttevaer ook heel duidelijk, evenals trouwens het Bureau Voorlichting Binnenvaart. De interne processen bij de bedrijven moeten veranderen. Verder moet je kijken naar de te verschepen volumes. Ook ontbreekt vaak een retourlading. Al die punten moet je adresseren om vervoer over water voor het bedrijfsleven aantrekkelijker te maken. Is de Minister van zins om hier werk van te maken in de tijd die haar nog rest? Dat zou een mooi eindschot van haar zijn.

Ik ga nog even in op de zeeschepen. Wij spreken weleens over biomassa-bijstook, waarbij resten hout uit Canada en Amerika die deze kant opkomen vervolgens in een kolencentrale eindigen. Dat hout moet waarschijnlijk nog wel met een smerig schip van daar naar hier worden vervoerd. Wat is eigenlijk de milieubelasting van dat trans-Atlantische vervoer, waar het vervoer van dit soort producten ook onder valt? De Minister van Economische Zaken beweert dat het tot meer duurzaamheid leidt, maar volgens de SP wordt in het transportproces alleen maar een vervuilend schip extra ingeschakeld.

Het aantal moties dat te maken heeft met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart neemt toe. In 2014 heb ik samen met mevrouw De Boer hierover een motie ingediend. In 2015 heb ik dat alleen gedaan en in 2016 heb ik samen met mevrouw Jacobi hierover een motie ingediend. De heer Graus had er ook nog een. Kan de Minister een totaalbeeld geven van de uitvoering van hetgeen in al deze moties wordt gevraagd? Als dat allemaal nu niet in detail kan, dan ontvang ik hierover heel graag een uitgebreide brief, want naar mijn gevoel blijft dit toch een beetje hangen. Ik weet dat het moeilijk is. Wij hebben hier eerder debatten over gevoerd, maar die moties liggen er. Kan of wil de Minister deze niet uitvoeren, dan wil ik dat toch graag horen. Is zij er wel mee bezig, dan hoor ik graag waar zij mee bezig is.

In een vierde motie wordt gevraagd om een investering in de toekomst. Hierbij kom ik op het punt dat de heer Dijkstra ook maakte: de structurele onderbezetting van verkeersposten rondom de Westerschelde. Vanmorgen stond het in de Provinciale Zeeuwse Courant (PZC). Daar maken wij ons zorgen over. Dit knelpunt heeft ook te maken met slechte sluisbedieningen en met het onderhoud van afmeerplaatsen. Dat zijn allemaal punten die in deze intensivering een plaats zouden kunnen vinden. De SP maakt in haar programma ongeveer 200 miljoen structureel vrij om die knelpunten aan te pakken en de binnenvaart aantrekkelijker te maken.

Tijdens het rondetafelgesprek hebben wij ook gepraat over een eventueel veilingssysteem, AGORA. Mijn voorganger sprak er ook al over. Hoe staat de Minister tegenover zo'n veilingssysteem voor de spotmarkt? Is het mogelijk om hiervoor samen met de sector een soort pilot te starten? Een ander punt in dit verband is de positie van de bevrachters. Als je de verladings, de bevrachters en de schippers naast elkaar zet, dan krijg je toch wel een beetje de indruk dat de bevrachter kosten in rekening kan brengen waarbij niet echt duidelijk is of hij die kosten wel kan verhalen op de schipper. Er is een gebrek aan transparantie, dat naar de mening van mijn fractie moet worden weggenomen.

Ons bereiken steeds meer berichten dat het in de maritieme sector een probleem is om aan geschikt personeel te komen en dat er vooral onder

de kapiteins veel vergrijzing is. Dit is ook een van de punten genoemd in de Nederlandse Maritieme Strategie. Is de instroom bij de desbetreffende opleidingen inderdaad toegenomen? Wat gebeurt er verder om de binnenvaart en zeevaart aantrekkelijk te maken voor jongeren?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik wil graag kort op een aantal onderwerpen ingaan.

Ik begin bij de Vpb-plicht (vennootschapsbelasting) en stel hierover een heel open vraag aan de Minister: kan zij ons iets meer vertellen over de voortgang en het gezamenlijke besluit om in hoger beroep te gaan?

Het scheepsregister wordt al langere tijd als een groot probleem ervaren. Het is bekend dat de zondag bij D66 altijd extra aandacht krijgt. Vaak is daar namelijk goede aanleiding voor, ook nu in dit AO. Op zondag kunnen reders hun schip immers nog steeds niet inschrijven en dat terwijl

ontelbare buitenlandse kantoortjes die service wel verlenen. De Minister is bekend met dit probleem. Ze weet er zelfs al drie jaar van. De ambitie is goed, maar wij zouden eigenlijk iets meer actie willen, ook op de zondag. Ik vraag de Minister dan ook naar de precieze stand van zaken. Hoe gaan wij ervoor zorgen dat EZ en I en M hierbij gezamenlijk optrekken? Kan ik de Minister na drie jaar wellicht verleiden tot de toezegging dat zij dit probleem voor eens en voor altijd zal aanpakken?

Duurzaamheid speelt in veel sectoren een rol, zo ook in de scheepvaartsector. Ik wil daar graag het volgende over opmerken. Hoe is het mogelijk dat wij nog zeven jaar zouden moeten wachten voordat binnen de IMO (International Maritime Organization) definitieve doelstellingen worden vastgesteld? De strategie is om de CO<sub>2</sub>-emissie in deze sector terug te dringen. Hoe zit het met het verbod op stookolie in het Noordpoolgebied? Gaat Nederland hierbij wel of niet het voortouw nemen?

Ik steun het pleidooi van mijn collega over alle mogelijkheden die de binnenvaart biedt op het gebied van de mobiliteitsproblemen. Daardoor kunnen niet alleen files worden opgelost, maar kan ook een enorme bijdrage worden geleverd aan de CO<sub>2</sub>-reductie.

We kunnen veel met elkaar afspreken, maar er moet ook gehandhaafd worden. Bedrijven hebben gewoon recht op een adequate handhaving, want die zorgt voor een gelijk speelveld. D66 heeft eerder aandacht gevraagd voor de handhaving van de aangescherpte zwavelnorm in de Noordzee en Oostzee. Het is goed dat de Minister nu extra capaciteit vrijmaakt om een risicogerichte en informatiegestuurde aanpak mogelijk te maken. Kan en gaat de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) ook gebruikmaken van innovatieve technieken? Ik noem bijvoorbeeld het gebruik van satellietbeelden waarop je kunt zien welke warmte wordt uitgestoten en dus welke brandstof wordt gebruikt. Is dat mogelijk? Hoe staat het met de samenwerking tussen de inspectiediensten van verschillende landen?

Schepen die er liever voor kiezen om op open zee hun ruim schoon te maken in plaats van in de haven zelf: dat is het uitzwaaien. Deze praktijk heeft vermoedelijk grote milieuschade tot gevolg. Zo wordt onder andere paraffine, de grondstof voor kaarsen, in zee geloosd. Wat weet de Minister hierover? Is zij bereid om te onderzoeken hoe vaak dit gebeurt? Wil zij verder onderzoek laten doen naar het gevaar van paraffine voor mens en milieu? Paraffine spoelt nu immers op de stranden aan. Is de Minister wellicht bereid om ook hierop een risicogerichte en informatiegestuurde aanpak los te laten?

Als er schepen zijn die dat doen, is dat niet netjes. Ik vraag mij af hoe dit nu eigenlijk is geregeld. Is er bijvoorbeeld maar één aanbieder die een schip schoonmaakt? Zijn de kosten heel hoog? Is er te weinig concurrentie? Zijn er wellicht nog andere financiële redenen dan het platte «ik wil er niet voor betalen», waardoor schepen besluiten om dat te doen?

Tot slot ga ik in op de zogenoemde weesboten of spookboten. D66 heeft hier behoorlijk wat aandacht aan geschonken. Wat is de stand van zaken

bij het bestrijden van het illegaal dumpen van duizenden plezierboten? Dat heeft grote schadelijke gevolgen voor natuur en gezondheid. Ik formuleer het op mijn eigen manier: ik vind het buitengewoon bevreemdend dat mensen iets wat ze met zo veel plezier hebben gekocht, met zo veel desinteresse achterlaten.

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

Voorzitter. Ik wil een aantal punten aanstippen en de Minister om een specifieke actie vragen. Ik schat namelijk in dat dit het laatste AO Scheepvaart is in deze Kamerperiode en een aantal zaken kan naar onze mening niet wachten tot na de verkiezingen.

Wij hebben het rapport van de Europese Rekenkamer (ERK) gelezen. De Rekenkamer vraagt eigenlijk om een betere waarborging van consistentie bij onder andere douanecontroles. Nederland verleent bijvoorbeeld systematisch een ontheffing van de verplichting om de douaneautoriteiten te informeren over de aankomst van goederen of van het voor-nemen deze vrij te geven. Dat mag echter alleen per geval en na een grondige risicoanalyse. Het aantal douanemedewerkers is fors gedaald, zo zegt de Europese Rekenkamer. Kent de Minister dit rapport en de aanbevelingen die daarin staan? Moeten wij hier heel erg van schrikken? Het klinkt immers allemaal niet zo heel erg goed.

Ik had net al een kort debatje met de woordvoerder van de VVD over het redden en bergen op de Waddenzee en andere wateren. Meer dan een jaar geleden hebben wij een motie ingediend waarin de regering werd gevraagd dit op te lossen. Daarop volgde een brief van de Minister waarin stond dat zij het niet zou doen op de manier die de Kamer wilde, maar op haar eigen manier. Dat is eigenlijk niet gelukt. De problematiek is er nog steeds. Er is daadwerkelijk één echt goed gesprek geweest, maar daar is nooit meer echt een vervolg aan gegeven. Daardoor blijven er toestanden op zee. Gesprekken blijven nodig voor het bereiken van een bepaalde norm. Verder is een geschillencommissie nodig. De kustwacht moet daar niet leidend in zijn, zoals de Minister toen ook zei. Deze is namelijk onderdeel van de discussie. Dit moet dus echt door een onafhankelijk iemand worden gedaan. Ik heb het toen al gezegd: als de Minister niet weet wie dat zou moeten doen, dan zijn we bereid om namen te noemen. Als de Minister nu niet zegt dat zij met ingang van volgende maand een geschillencommissie zal starten, dan voel ik mij gedwongen om daartoe namens de CDA-fractie en ik denk ook namens andere fracties opnieuw een motie in te dienen.

Andere partijen hebben al iets gezegd over de commerciële superjachten. Het is eigenlijk laaghangend fruit. De sector heeft, overigens ook in samenwerking met het ministerie, eigenlijk alles klaargemaakt om die superjachten interessanter te maken voor de Nederlandse vlag, zodat die industrie naar Nederland kan worden gehaald. Het moet alleen nog geïmplementeerd worden en dat wordt maar niet gedaan. Daarom vragen wij specifiek op dit vlak om actie. De Minister geeft weleens het antwoord «ja, ja, het heeft onze aandacht», maar dat antwoord willen we niet. Nee, wij willen dat een taskforce samen met de HISWA, de KNVR (Koninklijke Vereniging van Reders) en het Havenbedrijf Amsterdam bekijkt hoe dit zo snel mogelijk kan worden gerealiseerd. Wij zouden nog graag deze maand daarover een brief of een andersoortige reactie van de Minister ontvangen waaruit blijkt hoe zij die taskforce gaat oppakken.

In de Energieagenda voor 2023 tot 2030 is vastgesteld dat er een bepaalde volgorde is van gebieden bij het realiseren van wind op zee. Er zijn gebieden die absoluut nodig zijn, aanvullend op de al geplande gebieden voor windmolens. In welke fases deze gebieden zullen worden ontwikkeld, staat nog open. Voor de ontwikkelingskansen van de offshorewindscheepvaart in Nederland is het echter cruciaal dat de eerste fase niet het gebied is dat het verste weg ligt, het zogenaamde gebied F, want je zult zien dat dan vooral de offshore vanuit Aberdeen daar veel plezier van heeft. Als

wij als Nederlandse volksvertegenwoordigers mogen kiezen, dan zeggen wij: begin bij E, D of C. Misschien ligt E het meest voor de hand. Daar hebben IJmuiden en Den Helder juist heel veel aan. Kan de Minister daar iets over zeggen?

Dan ga ik in op het MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland). Ik vermoed zomaar dat de woordvoerder van de Partij van de Arbeid daar ook nog op ingaat, gezien haar betrokkenheid in het verleden hierbij. De overheid moet haar belofte om de onafhankelijke positie van het MARIN te waarborgen, nakomen, zodat het niet alleen in opdracht van het bedrijfsleven en de overheid iets doet, maar juist ook objectief en onafhankelijk onderzoek verricht en de kennis in Nederland blijft. Het bedrijfsleven komt de financiële verplichting altijd na, maar Nederland niet. De betrouwbaarheid van de Nederlandse overheid staat op het spel. We moeten die belofte nakomen.

De SP maakte al een punt van de transparantie in de markt. Bepaalde zaken lijken onduidelijk. Je hebt de schippers, de bevrachters, een soort makelaars, en de verladers, die de goederen hebben. De bevrachters hebben in hun middenpositie de mogelijkheid om – om het zo maar te zeggen – van twee walletjes te snoepen: ze kunnen aan de ene kant flink incasseren bij de verlader en ze kunnen aan de andere kant ook nog eens commissie vragen aan de schippers. Dit is niet helder. Vergelijk dit met de woningbouwsector, waarvoor het in Nederland gewoon wettelijk is vastgelegd: een makelaar is in dienst van de koper óf van de verkoper. Idem in het verzekeringswezen: de tussenpersoon is in dienst van de verzekeraar óf in dienst van de consument; hij kan niet aan beide kanten snoepen. Wij willen dat de Minister die transparantie wettelijk gaat regelen. Wij snappen de rol van de bevrachters, die soms voor de schipper werken en soms voor de verlader. Maar dat kan niet voor beiden, of het moet op zijn minst op een transparante manier. Hoe gaat de Minister dit doen? Mocht de Minister zeggen dat hij dat niet meer gaat oppakken, dan kondig ik aan dat het CDA zelf met een voorstel zal komen om dit wettelijk te regelen. Ik geloof dat zoiets een «initiatiefwetsvoorstel» heet.

Tot slot kom ik op het onevenredig hoog beboeten. Ik heb hier al eerder met de Minister over gesproken. Natuurlijk, fouten moeten worden beboet, maar zeker als het gaat om regels waarvan we weten dat ze in de zeer nabije toekomst zullen verdwijnen, is het niet zinnig om juist daarop te gaan controleren. Dan weten we immers dat het in de planning zit om het toe te gaan staan, omdat dat beter is. Maar juist daarvoor worden nog steeds heel hoge boetes uitgereikt. Wij hebben de Minister zelfs via een motie gevraagd (31 409, nr. 119) om dat te stoppen, maar ik krijg geluiden dat dit nog steeds het geval is. De Minister is in de positie om de beboeters aan te wijzen om anticiperend te werk te gaan, dus om er rekening mee te houden dat bepaalde regels in de toekomst gaan veranderen. Zij moeten daartoe dan wel van de Minister een aanwijzing krijgen. Heeft de Minister dat al gedaan of gaat zij dat nog doen?

### **Voorzitter: Remco Dijkstra**

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Voorzitter. Dit is de laatste keer dat ik scheepvaartwoordvoester in de Tweede Kamer ben, dus ik zal – om het zo maar even te zeggen – nu echt even losgaan. Inmiddels al wat langere tijd geleden hadden we een rondetafelgesprek met diverse mensen uit de wereld van de scheepvaart: de binnenvaart, de grote vaart en verder alles wat eromheen zit. Daar kom je echt geïnspireerd vandaan. Je denkt dan: we doen het in Nederland best goed, maar niet goed genoeg. Zo hebben we wegen, spoor en water. Net werd de A15 genoemd. De duurste files staan daar, naast de Merwede. Daar zal echt iets aan moeten gebeuren. Ik denk dat de Minister hier nu ook voor het laatst voor de scheepvaart zit, dus ik denk dat zij het

niet meer gaat doen. Ik denk echt dat we door moeten gaan met ons logistieke denken en dat we dit tot een geheel moeten gaan maken. Wellicht is het een goed voorstel om een Minister van logistiek in te voeren. Een Minister voor maritiem mag van mij ook, maar er moet nu echt iets gaan gebeuren met de beste oplossingen voor de logistieke opgaven voor ons land. Als wij alles in samenhang bekijken, denk ik dat we het goedkoper en stukken beter, maar ook stukken groener zullen kunnen gaan doen. Ik vraag de Minister naar haar visie hierop. Hoe kan ze dit aan het volgende kabinet doorgeven?

Meer vervoer over water kan niet alleen een oplossing zijn voor files of voor risicoplafonds. Dat is sowieso goed voor onze luchtkwaliteit: per ton vervoer is de uitstoot van de binnenvaart immers substantieel lager dan vervoer via de weg. Wij zeggen dat steeds, maar laten we het ook eens gewoon gaan doen. Bij dat rondetafelgesprek waren ook schippers aanwezig. Zij zeiden: wij zien dat nog te weinig. De SP vertelde al over de schipper op de groene vaart, die zei dat hij het niet terugkrijgt. Ik heb al vragen gesteld over de duwbakjes in België. Ik krijg dan het keurige antwoord dat die de vergroening stimuleren en dat er op termijn geen schepen onder 1.000 ton meer op de kleinere vaarwegen zullen varen. Maar waarom doen we dit zelf niet, waarom moeten de schippers hier met lege handen blijven staan of onder de kostprijs en voor hoge kosten hun werk doen? Ik denk dat zij een betere bevrachting verdienen, dat wij meer van de weg af moeten halen en dat wij ook hen moeten meenemen in die markttransparantie. Ik denk dat dat allemaal bij elkaar hoort. Ik ben het erg eens met de spreker van het CDA die zei dat we zoiets ook hebben geregeld voor woningen en verzekeringen. Het kan toch niet zo zijn dat onze Nederlandse binnenvaart, en vooral de kleinere boten, zo meteen gaan verdwijnen, terwijl men er bij onze burens geld bij krijgt? Wij doen dat namelijk niet, en de Minister verdedigt dat. Ik denk dat dat niet goed gaat. Ik vraag de Minister dus wat zij gaat doen voor dit type binnenvaart. Ik maak even een sprongetje naar het Arctisch gebied. We hebben het al vaker opgemerkt: in het Klimaatverdrag van Parijs staat niets over de scheepvaart of over de luchtvaart. Zo gaat het voor het Noordpoolgebied niet goed komen. Er is een grote kans dat Nederland samen met Zweden, Noorwegen, Denemarken en Frankrijk een submission kan indienen, waarin de IMO op het spoor wordt gezet van werkprogramma's en het uitfaseren van stookolie in het Arctisch gebied. Mevrouw Belhaj begon daar al over. Nu is er een kans en die moeten we pakken. Ik hoor graag wat de inzet van de Minister wordt.

Over het scheepsregister is al veel gezegd. Ik ben het erg eens met het vlaggenbeleid; het pleidooi hiervoor steun ik zeer. Dit scheelt mij ook tijd. Als een jacht Nederland verlaat, zijn we het kwijt. Dat is hartstikke zonde voor een sector die het al heel zwaar heeft.

Nu de certificering van zeilschepen. Ik moet nu even naar de skûtsjes en alles wat we in de bruine vaart hebben. De vorige keer hebben mevrouw De Boer en ikzelf erg geklaagd over de hoge kosten, en over de ILT en dat Italiaanse bedrijf. Die certificering is nu echt een beetje van God los. Die zou echt niet tegen hogere prijzen moeten. Volgens mij doet de ILT het zelf best goed. Wij vroegen de Minister toen om in te grijpen. Wat is nu de precieze stand van zaken? Over de skûtsjes heb ik een speciale brief gekregen. Dat was een heel lange brief, die eigenlijk neerkwam op het volgende: het lijkt wel of er eigenlijk een jaar is verknald met communicatie over wie hier nu wat over weet. Men krijgt dus geen goede informatie. Men heeft ook gevraagd of men wel of niet moet meedoen aan AIS (Automatic Identification System)- en marifoonverplichtingen. Veel skûtsjesskippers, die ons allen in de zomer met veel plezier vermaken, weten niet waar ze met deze certificering aan toe zijn. Ik vind dat dat niet kan. Er moet duidelijkheid zijn over de regelgeving. Als die er niet is, moet je deze mensen keurig antwoord geven, maar dat krijgen zij niet. Ik denk dat de Minister dus echt even aan die certificering moet gaan trekken. Die

moet betaalbaar blijven. Ik ontvang graag nog een stand van zaken, zo nodig schriftelijk.

Ik heb nog niks gehoord over het MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland). Of alleen van het CDA? Ik ben het hier erg mee eens. Ik vind dat het MARIN eruit getild moet worden. We moeten voldoen aan de ooit gemaakte afspraken. Het zakt nu door het ijs. Ook internationaal is dat een totaal fout signaal. We moeten terug naar de norm die ooit is afgesproken. Daarover is al een motie ingediend. Zo nodig moeten we er op weg naar een nieuw kabinet maar opnieuw tegenaan gaan.

Ik ga verder over de concurrentie tussen de zeehavens. De Europese Commissie heeft ons tot vennootschapsbelasting verplicht. De Raad van State heeft ons hierover advies gegeven. Ik zou graag willen dat we dat advies opvolgen. Is de Minister dat met mij eens?

Ik ben het zeer eens over de geschillencommissie voor de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij). Die hoge boetes zijn disproportioneel en kunnen echt niet.

Ik ga nog even kort door over te snel varen. De Minister heeft hierover een brief geschreven, maar mijn verzoek was om nieuwe technieken, filmpjes op YouTube enzovoort, te gebruiken voor gevallen van heterdaad. De snelvaarders over wie we het nu hebben, zijn degenen die het plezier voor anderen verpesten. Daar ging het mij om. Ik vind dit een beetje een slappe hap, Minister. Ik hoor hier graag nog een reactie op.

Nog heel kort iets over een brief uit mijn provincie Fryslân, over het programma dat gaat over geld uit Europa voor onderzoek en investeringen voor vaarwegen. Nu lijkt het dat daarbij alleen de rijksvaarwegen in beeld zijn en dat de regionale vaarwegen een beetje worden weggedrukt. Klopt dat, Minister?

Ik wil hiermee mijn inbreng beëindigen. Het is jammer dat het maar zes minuten was.

**De voorzitter:**

We zijn coulant geweest, mevrouw Jacobi, maar dank voor uw bijdrage aan dit laatste AO over de scheepvaart. Maar u krijgt nog meer zendtijd, want er is een interruptie van de heer Van Helvert.

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

Ik wil graag van deze gelegenheid gebruikmaken om mevrouw Jacobi heel hartelijk te bedanken voor al haar inzet. Ik denk dat haar afwezigheid een groot gemis zal zijn, sowieso voor de Kamer, maar in ieder geval ook voor de maritieme en binnenvaart. In een interruptie moet je altijd een vraag stellen, dus daarom vraag ik aan mevrouw Jacobi: vindt u het ook geen groot verlies?

En als dat mag, nog even een persoonlijke noot, voorzitter. We debatteren best hard in de Kamer. Van buitenaf lijkt het altijd een heel hard wereldje. Toen ik twee jaar geleden in de Kamer kwam, was het mevrouw Jacobi die, los van elke partijkleur, dit nieuwe Kamerlid graag de weg wilde wijzen. Ik dank haar daarvoor.

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

Ik word hier wel een beetje verlegen van, meneer Van Helvert. Gelukkig blijft hijzelf wel, dus het gaat vast nog een beetje goed komen met de scheepvaart.

**De voorzitter:**

Ik dank u allen voor uw bijdragen. Ik stel voor dat wij een kwartier schorsen om de Minister de gelegenheid te geven om haar antwoorden voor te bereiden.

De vergadering wordt van 14.46 uur tot 15.00 uur geschorst.



## **Voorzitter: Jacobi**

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

Voorzitter. Ik begin met een aantal algemene vragen te beantwoorden over wat er economisch en maatschappelijk gezien allemaal gebeurt. Daarna ga ik specifiek in op de zeehavens, de zeevaart, de binnenvaart en varia.

Om in algemene zin te beginnen, de VVD-fractie nam de hele wereldhandel even door, en er gebeurt inderdaad heel veel. In de afgelopen periode hebben we economische malaise gezien, waarin de maritieme sector eigenlijk als enige nog goede groei kende. Dat geldt niet voor alle onderdelen, maar wel in brede zin. In de afgelopen twee jaar begon de economie weer aan te trekken en zagen wij in deze sector juist extra moeilijkheden, onder andere als gevolg van de olieprijs en onduidelijkheid over handelsverdragen op allerlei vlakken, hetzij met de Chinezen, hetzij als gevolg van brexit of van de nieuwe opstelling van de Amerikaanse president. Dat geeft veel onzekerheid en dat heeft ook effect op de goederenstromen.

Je ziet dat de mondiale handel niet op het oude niveau is, en dat merken de Nederlandse havens ook. Zij concurreren niet met Chinese havens, maar vooral met havens in West-Europa. De positie van de Nederlandse havens is sterk, maar het is wel elke dag hard werken. Als overheid bekijken we samen met de sector wat we kunnen doen om die positie te versterken. We brengen samen met de sector mondiale trends in beeld en we bezien hoe we daarop moeten inspelen via de maritieme werkconferentie. Ik kom zo nog terug op de maritieme strategie. Hetzelfde geldt voor de gevolgen van brexit. We brengen in beeld wat dat betekent en wat we zouden moeten doen. We hebben in Europees verband afgesproken dat niet alle landen individueel gaan onderhandelen over de brexit, en ook niet over allerlei stukjes, maar je wilt wel weten wat de gevolgen zijn en hoe we daarop in kunnen spelen. De maritieme strategie biedt daarvoor goede aanknopingspunten.

Tweeënhalf jaar geleden zijn we voor het eerst bij elkaar gaan zitten om een maritieme strategie te maken, of belangrijker nog: een maritieme agenda. Je moet niet alleen zeggen wat je wilt, maar je moet het ook doen. Dat werkprogramma is de afgelopen twee jaar doorlopen. Sommige zaken zijn klaar, maar andere nog niet. Gisteren zijn we weer bijegekomen voor de volgende agenda, want het is een ongoing proces. Er komen nieuwe dingen bij en over oude dingen wil je reflecteren of ze goed genoeg zijn uitgevoerd. Over sommige dingen zeggen we misschien dat zij niet zo heel belangrijk waren om te doen.

Ik heb de Kamer al een keer een voortgangsbrief gestuurd over de maritieme strategie en over welke acties samen met de sector in gang zijn gezet. We hebben voortgang geboekt bij het scheepsregister en bij de vlaggen. De regelgeving voor de CCV is bijna in werking. Ik zal daar zo nog dieper op ingaan naar aanleiding van de vragen. We geven invulling aan launching customership via de Rijksrederij en het Ministerie van Defensie. Er zijn maritieme clusters expliciet benoemd in de internationale waterambitie. Dit jaar zijn er extra middelen beschikbaar voor de uitvoering van de I en M-subsidieregeling voor innovatie voor duurzame binnenvaart. Een ander punt is het realiseren van extra sluiscapaciteit voor goede bereikbaarheid, zoals bij de zeeluis IJmuiden. Ik noem maar een paar punten in het vorige programma waarop we vaart hebben gemaakt.

We hebben gisteren ook dossiers besproken waarbij er naar onze mening meer vaart in kan komen. We hebben ook werksessies gehad om het nieuwe programma te formuleren, inclusief acties en tijden waarbinnen we dat gaan doen. Door samen met de sector prioriteiten te stellen en aan dezelfde onderwerpen te werken zal er ook in de vervolgfase voortgang geboekt moeten worden. We hebben gesproken over alle mogelijke

varianten; of je dat moet doen met een maritieme autoriteit of een maritieme of logistieke Minister. Het is altijd complex als een sector met meerdere ministeries te maken heeft, zoals bij de kennisprogramma's bij Onderwijs, de innovatiesubsidies bij EZ of de regelgeving. Het is ook de vraag of een maritieme Minister of een maritieme dg of wat voor persoon dan ook dat gaat oplossen. Het gaat erom hoeveel mensen je in huis hebt die dat werk kunnen doen, welke kennis je hebt en wat je terecht en fair vindt om als overheid aan mee te werken. Er komen bij ons ook een heleboel vragen binnen over het oprichten van fondsen of het ondersteunen van allerlei dingen, waarvan je zegt: dat hoort bij jullie zelf. Dat is altijd een mix. Daarom moeten we ook zo'n werkprogramma hebben, want als je met elkaar vastlegt wat je belangrijk vindt, prioriteiten stelt en afspraken maakt over het realiseren van de termijnen, dan heb je om zo te zeggen al het merendeel van het werk gedaan. Vervolgens is het belangrijk dat daar niet alleen mijn handtekening onder staat maar ook de handtekening van de andere Ministers. Daarmee los je ook een heleboel op.

Als een nieuw kabinet dit anders wil indelen, bijvoorbeeld met een logistieke Minister en een maritieme Minister, dan is mij dat om het even. In the end gaat het vooral om de kennis, kunde en capaciteit die je in huis hebt, maar ook dat is natuurlijk complex. We hebben de afgelopen jaren moeten bezuinigen. Dat was ook een vraag van de Kamer. Je moet met minder mensen meer doen, dus je moet het ook creatiever proberen te doen, maar we hebben daar zeker oog voor. In Denemarken is er een maritieme autoriteit, ...

**De voorzitter:**

Dit was een soort blok? Het lijkt mij goed als de Minister aangeeft dat zij dit wilde zeggen over dit stukje en dat we dan even de interrupties doen.

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

Ja, dit was meer in het algemeen en straks zal ik er wat specifiek op ingaan. In Denemarken is zo'n maritieme autoriteit en daar wordt wel naar gekeken. Daar valt beleidsontwikkeling, regelgeving, inspectie en certificering onder één dg. We hebben dat in Nederland expres gescheiden en gezegd dat je beleid en inspectie uit elkaar moet houden, want anders kom je in een gevaarlijke situatie terecht, dat de slager zijn eigen vlees keurt. De certificering gebeurt soms door de Inspectie Leefomgeving en Transport en soms door een externe partij, als we vinden dat dit efficiënter is of zo beter gedaan kan worden.

Nogmaals, ik vraag me af of de discussie over de vorm de belangrijke discussie is. De belangrijke discussie gaat er volgens mij over of je het met elkaar eens bent wat je moet gaan doen en hoeveel effort je daar met elkaar op in gaat zetten. De bijeenkomst gisteren was heel plezierig en daarom heb ik er vertrouwen in dat we dat met elkaar kunnen doen. In Denemarken werken drie keer zo veel ambtenaren voor maritieme zaken als in Nederland. Je kunt zeggen dat dit goed is of niet goed, het is maar net vanuit welk perspectief je het bekijkt. Het belangrijkste is wat je uiteindelijk met elkaar weet te realiseren.

De werkconferentie is gisteren heel goed verlopen, zoals ik al zei, met vertegenwoordigers uit de hele maritieme cluster en uit de departementen. Er waren bijna 200 deelnemers. Sommige daarvan waren traditioneel en die zag je altijd al, maar er waren ook heel nieuwe partijen die hierbij aan tafel zaten. Er kwamen bekende onderwerpen langs, maar ook nieuwe onderwerpen, zoals een maritiem mobiliteitscentrum om de kennis in de sector te behouden en om de mensen in het veld werkzaam te houden, vergroeningsfondsen, autonoom varen, waardoor mijn ogen weer gingen glimmen, het ketendenken en het gebruiken van resultaten om een gezamenlijk werkprogramma te maken en te actualiseren. We

werken intussen door aan de andere prioriteiten, zoals het verbeteren van het scheepsregister.

Een ander algemeen punt is hoe je met een modal split een betere situatie kunt realiseren. Dan gaat het iets meer over binnenvaart dan over zeevaart en zeehavens. Dat is voor ons heel belangrijk. Het MIRT-onderzoek naar de goederencorridor wordt deze maand afgerond en aan de Tweede Kamer aangeboden, waarbij het gaat om een multimodale analyse van het hele gebied. Bij de goederencorridor Oost gaat het om de Betuwelijn, de A15 en de Waal; wat voor stromen over de weg en over water wil je hebben; hoe kun je de infrastructuur zo inrichten dat het optimaal wordt? Daarbij is het goed benutten van de bestaande infra heel belangrijk, en specifiek het benutten van de vaarwegen waar nog capaciteit in zit. Er zijn specifieke programma's in het kader van Beter Benutten, zoals bekend, om partijen te verlokken om van de weg naar het water te gaan. Nogmaals, dat zal men hierin terugzien. Ik verwacht dat de eerste resultaten eind februari gepubliceerd worden. Dan krijgen beide MIRT-onderzoeken een vervolg in een actieprogramma waarin de nationale en regionale inspanningen worden gebundeld. Die aanpak zal ook worden toegepast op de corridor Rotterdam-Antwerpen. In de Nationale Omgevingsvisie zal die multimodaliteit ook weer aan de orde komen. Ik denk dat dit ook interessant is voor de heer Smaling om te weten.

Het laatste algemene punt is human capital voor de binnenvaart en de zeevaart, om die sectoren aantrekkelijk te maken. Toen we een paar jaar geleden om de tafel zaten, was het heel moeilijk om mensen te krijgen. Dat was ingewikkeld. Toen hebben we bekeken hoe we stageprogramma's en scholing konden versterken. Inmiddels is er veel meer belangstelling. Je ziet ook dat er in economisch slechte tijden veel meer aantrekkingskracht is van dit soort banen. Sterker nog, gisteren hadden we een discussie of er wel voldoende plekken waren voor mensen die stage wilden lopen, dus dan krijg je een wat luxer overaanbodprobleem. Tegelijkertijd zie je nog steeds dat veel ouderen de sector verlaten; vandaar de discussie over een mobiliteitscentrum. We hebben gewerkt aan een richtlijn voor beroepskwalificaties en die is bijna klaar. Daarmee wordt bereikt dat een functie aan boord sneller verkregen kan worden. De overstap voor zij-instromers wordt daarmee aantrekkelijker. De kennismakingsstages zijn succesvol, zoals ik al zei. De promotie daarvan is zelfs op een lager pitje gezet, omdat er zoveel aanmeldingen waren. Gisteren hebben we het erover gehad hoe we ervoor kunnen zorgen dat er in de sector meer plekken aangeboden worden. Moet je dan wat aan de kosten of aan de regels doen? De aantrekkelijkheid van de opleiding is in ieder geval niet het probleem.

Daarmee wilde ik het algemene gedeelte afronden. Er zijn heel veel specifiekere vragen gesteld waarop ik nog zal ingaan. In algemene zin zie je dat de sector het op dit moment heel moeilijk heeft en dat het dus belangrijk is om als overheid met de sector op die drie verschillende vlakken, havens, zeevaart en binnenvaart, intensief te bekijken wat wij gezamenlijk kunnen doen, wat de individuele partijen doen en binnen hoeveel tijd dat tot stand wordt gebracht.

De heer **Smaling** (SP):

Ik wil nog even ingaan op de modal split. De Minister beaamt dat dit belangrijk is. Er is heel diep op ingegaan in enkele bijdragen bij het rondetafelgesprek. Terecht werd naar voren gebracht dat het echt gaat om omdenken. Het is niet een kwestie of je met de boot, met de trein of met de auto moet gaan, maar je moet echt denken vanuit een vervoersvraag. Het is niet een vrachtwagen of een schip, maar een schip met de laatste kilometers over de weg. Als je op die manier kijkt naar de vervoersvraag, dan valt er nog een enorme slag te maken, maar dan is er wel werk aan de winkel, omdat heel veel bedrijven hierover niet voldoende kennis hebben

of het niet aandurven. Een aantal grote bedrijven doet dit inmiddels wel. Er is meer concrete actie bij nodig, als een katalysator, dan wat ik de Minister nu hoor zeggen.

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

Dit is een heel interessant onderwerp. Ik heb laatst een rapport gekregen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) over bereikbaarheid in de toekomst. Daarin staat ook dat we dit veel integraler moeten bekijken. Ik heb dat rapport enthousiast ontvangen. In de afgelopen jaren hebben we vooral onze verschillende infrastructurele elementen versterkt: de weg, het spoor en de vaarwegen, waar mogelijk, want je kunt nooit aan alle wensen voldoen. Bij personenvervoer zie je heel sterk een discussie over mobility as a service. Daarbij bekijk je niet zozeer de vorm van vervoer waarmee je van A naar B gaat als wel dat je van A naar B wilt en hoe je dat zo goed mogelijk kunt ondersteunen. Dat kan met verschillende vervoermiddelen zijn. Je ziet dat er voor het personenvervoer al heel veel interessante apps worden ontwikkeld, om het individu goed te kunnen ondersteunen, om het gemakkelijk te maken of te ontzorgen.

Dat geldt ook voor de logistieke sector. Een bedrijf dat gypies importeert, wil weten of er een container gypies aankomt in de haven. Daarna is het doel om deze zo snel mogelijk, zo duurzaam mogelijk of zo goedkoop mogelijk van A naar B te laten gaan. Al naar gelang de uitgangspunten van het bedrijf zou het voor verschillende modaliteiten kunnen kiezen en daarin zou het ook kunnen variëren.

We zijn de afgelopen jaren bezig geweest om te bekijken hoe je dat kunt ondersteunen, bijvoorbeeld door te investeren in programma's van Dinalog, waarmee je dat inzichtelijk kunt maken. Je zou er een veiligheidssysteem of een transparant verdelingssysteem voor kunnen maken. ECT is ook bezig om daar vorm aan te geven. Je ziet ook dat bedrijven dat zelf doen. Er zijn bedrijven die transporteur zijn, maar die ook in overslaghavens investeren om degenen die goederen aanbieden, zo veel mogelijk te ontzorgen. Zij willen zich er niet druk maken over waar iets blijft of hoe dat gaat, maar gewoon zeker weten dat iets op een gegeven moment is waar zij het nodig hebben.

Er gebeurt heel veel op dat vlak. In Beter Benutten zitten ook heel veel projecten voor goederenvervoer, ook van allianties van bedrijven en verladers die schoon willen vervoeren. Ecorys heeft een app waarmee je kunt zien of een vervoersmodaliteit schoon en snel is en wat de prijs ervan is. De topsector Logistiek is er druk mee bezig. Wij zijn actief op deze punten. Ik geloof meteen dat al die sectoren in zo'n hoorzitting zeggen dat het beter kan, maar er gebeurt veel en er zal ook nog heel veel bijkomen. Dat zal het de komende jaren alleen maar verder vergemakkelijken. We moeten er gewoon bovenop zitten.

**De heer Smaling (SP):**

Ik snap dat het een beetje laat in de kabinetsperiode is om met nieuwe dingen te komen, maar ik pleit voor een wezenlijk andere aanpak om te komen tot een duurzame binnenvaart en om van de filedruk en de emissiedruk af te komen, want dat willen we allemaal. We hebben vorige week op landelijk niveau het klimaatakkoord goedgekeurd. We hebben in de energiesector een stimuleringsregeling duurzame energie, voor een hoop geld, waarmee we biomassa in kolencentrales gooien en zon- en windenergie en elektrisch autorijden stimuleren. Dit zou zich er ook goed voor lenen om een duurzaamheidsklap te maken, maar dat moet je als overheid wel steunen, want dat gaat niet vanzelf. Ik citeerde die man met dat duurzame schip, die zonder steun bij de eerste horde niet voldoende zou verdienen voor een boterham.

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

Het punt is niet dat het laat is in de kabinetsperiode en het is ook niet nodig om het schip te keren, om even in die termen te blijven, maar wij zijn hierop al aan het voorsorteren. Naast het klassieke MIRT-programma dat wij altijd hebben uitgevoerd, ben ik in 2010 gestart met het Beter Benutten-programma. In de volgende ronde, vanaf 2014, ben ik doorgeshaan met dat programma. Toen heb ik ook gezegd dat dit vanaf 2017 onderdeel uitmaakt van ons gehele denken. We denken niet alleen maar in capaciteitsproblemen en wat we moeten verbreden of aanleggen, maar ook aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Hoe kun je dat in brede zin organiseren en regelen? Om die reden hebben we twee programma's of onderzoeken voor de goederencorridors. We pakken die verantwoordelijkheid op, samen met andere sectoren. Je kunt ook iets doen met vergroeningsfondsen of startsubsidies, maar ik houd mij even bij mijn eigen verantwoordelijkheid.

De heer Smaling zegt dat je de binnenvaart zou moeten stimuleren ten koste van de weg, maar zo denk ik niet. Ik denk anders, namelijk dat men van A naar B moet. Er zijn afspraken gemaakt over CO<sub>2</sub>. De partijen die dat goed doen, kunnen daarop opereren. Er zijn prijsafspraken en noem maar op. Ik wil niet zeggen dat de ene sector beter is dan de andere, want voordat je het weet, is het omgedraaid. Bij de binnenvaart is het moeilijker om te vergroenen, omdat er minder vaak een nieuw schip wordt besteld dan een vrachtwagen. Doordat er zoveel containers op een schip kunnen worden meegenomen, is er wel veel langer een voordeel. In the end gaat het erom dat je iedereen prikkelt om het beste te leveren. Dat zou mijn uitgangspunt zijn. Door inzichtelijk en transparant te maken wat het beste is, kun je er volgens mij het meeste uithalen. Daar zitten we ook bovenop, zowel in onze betalingssystemen via het MIRT als bij de kennisontwikkeling.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik begrijp wat de Minister zegt. Zij zegt dat je dit aan de markt kunt overlaten en dat je dat zelf niet moet doen. Als die zelf tot het inzicht komt om het anders te vervoeren, kost het de overheid niets en dan heb je geen bureaucratie. Die redenering snap ik, als sociaalliberaal, maar hier is wat anders aan de hand. Een actieve rol van de overheid zou je hierbij kunnen legitimeren, omdat je je ook gecommitteerd hebt aan een aantal duurzaamheidsdoelstellingen. De Minister noemt terecht dat een schip voor zoveel lange jaren wordt aangeschaft dat die ontwikkeling niet snel genoeg gaat gebeuren. Stel dat veel schippers dat in de komende tien jaar willen doen, maar dat zij naar hun exploitatie kijken en zeggen zij dat zij heel graag zouden willen, maar dat dit gewoon niet gaat. Om goed te kunnen concurreren moeten zij die investeringen kunnen doen.

De **voorzitter**:

En wat is uw vraag?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het zou fijn zijn als de Minister het met mij eens is. In de eerdere brief schreef zij dat zij nu niets wil doen. Mijn vraag is niet om te zeggen wat je als overheid actief wilt doen, maar om te bekijken of er een soort fonds gecreëerd kan worden, want dan loopt het alvast. Anders zijn we gedoemd om te wachten tot men eruit is bij de coalitieonderhandelingen over een volgend kabinet.

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

Ik heb niet gezegd dat alles aan de markt overgelaten wordt, maar dat het voor de markt ook heel aantrekkelijk is om op verschillende manieren naar vervoer te kijken, waar men dat vroeger traditioneler deed. De markt speelt zelf ook op dit soort dingen in door ondersteuning te bieden, maar wij doen dat als overheid ook, bijvoorbeeld door de MIRT-onderzoeken die

ik net noemde. Die betalen wij en die leveren wij. Wij hebben budgetten voor Beter Benutten. Er zijn ook allerlei vergroeningsfondsen voor de binnenvaart. Ik weet ook dat dit soort investeringen in sommige sectoren minder rendabel zijn. Er is het bronbeleid aan de voorkant, waarbij wij allerlei eisen stellen. Op allerlei manieren proberen wij hier als overheid een actieve rol in te spelen.

**De voorzitter:**

De vraag is of u voor een fonds bent.

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

Dan gaat het volgens mij om het vergroeningsfonds. Er zijn verschillende fiscale regelingen, zoals de vervroegde afschrijving milieu-investeringen (Vamil), de milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Energie-investeringsaftrek (EIA). Daarmee kunnen er belastingvoordelen worden verkregen voor vergroeningsmaatregelen. Deze zijn ook van toepassing op de binnenvaart. Ook andere partijen stimuleren de vergroening in de binnenvaart, bijvoorbeeld door korting op havengelden, zoals mevrouw Belhaj waarschijnlijk op grond van haar vorige functie bekend is. Sommige provincies hebben een subsidieregeling voor schone schepen. We hebben nieuwe regelgeving gemaakt. In 2019–2020 komen er strengere emissienormen voor NO<sub>x</sub> en fijnstof bij de nieuwe motoren. In mijn brief aan de Kamer van 24 juni over de voortgang van de maritieme strategie heb ik ook geschreven dat er meer en nieuwe stappen nodig zijn voor de vergroening van de Europese binnenvaart, vooral van de bestaande vloot. We onderzoeken ook de mogelijkheden van een fonds, waarbij je te maken hebt met een internationaal level playing field. Dat is ook opgenomen in de Energieagenda.

**Mevrouw Belhaj (D66):**

Dat waren zo veel afkortingen dat ik het ook niet meer kon volgen. Ik begrijp dat er volgens de Minister verschillende instrumenten zijn. Mijn vraag is of deze niet bij elkaar gevoegd kunnen worden, om er één systeem van te maken. Ik hoorde de Minister als laatste zeggen dat nu wel is afgesproken om daarnaar te streven. Kan zij hierover een kort briefje sturen, zodat volgende woordvoerders en ik het iets scherper in beeld kunnen hebben dan na deze heel snelle opsomming?

**De voorzitter:**

Kan de Minister dat voor de schippers en voor de andere Kamerleden transparant maken, net als de markt?

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

Dat hebben mijn collega's al gedaan, want dat is nadrukkelijk opgenomen in de Energieagenda. Dat is waar dit fonds vandaan komt. We spreken er nu over, omdat het met mijn sector te maken heeft, maar daar komt het vandaan. Het moet een internationaal karakter hebben. Het ministerie bekijkt ook of er een level playing field is op dit vlak. Er wordt ook internationaal overleg over gevoerd. In de Energieagenda is opgenomen hoe dat in elkaar zit.

**De voorzitter:**

Ik stel voor dat de Minister doorgaat met de eerste termijn.

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

Ik denk dat het goed is om over te gaan naar de vragen die over de binnenvaart zijn gesteld. Daar spreken we heel vaak over. Het trekt weliswaar wat bij, maar er zijn nog steeds veel uitdagingen voor de sector. Er is vaak gesproken over de transparantie van de prijsvorming in de binnenvaart. We hebben op verzoek van de Kamer in 2013 onderzoek



laten doen naar de markttransparantie in de binnenvaart. Panteia heeft een vergelijking gemaakt met andere sectoren, zoals over de weg, luchtvracht, short sea shipping en spoorgoederenvervoer, de aardappelsector, de visserij en de particuliere verzekeringsmarkt. De conclusie was dat er om dit op te lossen schaalvergroting en samenwerking gerealiseerd moeten worden. Voorbeelden daarvan zijn de vorming van producentenorganisaties en pools. Die hebben in de visserij en in de aardappelsector geleid tot een veel betere marktordening. Dat vraagt wel om een cultuuromslag bij bedrijven. Het gaat vaak om gezinsbedrijven, zoals bekend. We hebben op dat moment aangegeven dat het belangrijk is dat de sector hier verdere stappen in zet. Te denken valt aan de integratie van de bevrachters- en vervoerdersfuncties in coöperaties. Dat kan leiden tot versterking van de positie van de binnenvaart in de logistieke keten. Er zijn diverse platforms actief om de verladers en de vervoerders te koppelen. Deze bieden vervoerders informatie over de markt en geven indicaties van de vrachtprijzen. Deze worden op het platform Bargelink aangeboden voor aangesloten deelnemers op het gebied van vracht en van schepen. Uitbouw van deze marktinitiatieven zou wat mij betreft de transparantie nog verder kunnen verbeteren.

Bij de hoorzitting is de vraag van een van de partijen in het veld gehoord of we een proef kunnen ondersteunen met het veilingssysteem AGORA. Ik zie geen basis om het voorgestelde veilingssysteem AGORA te ondersteunen, laat ik daar heel duidelijk over zijn. Als de bedoeling is dat dit systeem op vrijwillige basis opereert, dan is er geen enkele belemmering om dat in de markt te zetten. Er zijn binnen de binnenvaart al diverse platforms om verladers en vervoerders te koppelen. Een verplichting tot deelname past niet in mijn opvatting over marktwerking. Zo'n veilingssysteem lost de pieken en dalen in de vrachtstroom niet op. Het levert ook geen oplossing voor het belangrijkste probleem in de binnenvaart in relatie tot prijsvorming, te weten de fragmentatie bij de vervoerders. Volgens de Europese Commissie kan een verplichting niet aan de orde zijn en ik heb geen signalen waaruit ik een andere reactie op AGORA kan lezen. Het is positief dat dit soort modellen er zijn, maar niet als verplicht veilingssysteem.

Wat zou ik dan wel kunnen doen? Kan ik coöperatievorming stimuleren, is gevraagd door de heer Dijkstra en anderen. Er is in 2015 nog een ander rapport uitgekomen, over versterking van de marktstructuur in de binnenvaart. Daarin worden de kaders voor coöperatievorming aangegeven in het licht van het mededingingsrecht. De sector kan deze gebruiken bij eventuele coöperatievorming. Je kunt bedrijven in de sector ook hier niet dwingen om in een coöperatie op te gaan, want dat zullen zij zelf moeten doen, maar wij wijzen in ieder geval op de strategische voordelen van het aangaan van samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld voor het innovatievermogen of voor de financiering van vergroening, waarvoor ook veel belangstelling is, voor het vermogen om tijdelijke overcapaciteit op te leggen en voor de versterking van de onderhandelingspositie ten opzichte van verladers.

Er zijn veel rapporten gemaakt, zoals bekend. Dan kan men zeggen dat er toch niets verandert, maar uiteindelijk hoort erbij dat de sector gaat handelen. Dat is soms ook lastig, omdat de structuur van de sector specifiek veel gezinsbedrijven bevat, en dan liggen coöperaties wel complex, maar het is ook moeilijk om het vraagstuk op een andere manier op te lossen. Dat is het probleem.

De heer Van Helvert vroeg of de transparantie kan worden verbeterd door de positie van de bevrachter ook wettelijk te regelen. Ik verwees al naar die studie uit 2013, waarin staat wat je op dat vlak kunt doen. Daaruit is niet de mogelijkheid van een wettelijke regeling gekomen. Ik weet niet of de heer Van Helvert iets ziet wat ik niet zie, maar we hebben daar ook naar gekeken.

Ik kom te spreken over de overgangsbepalingen van de CCR.

**De voorzitter:**

Minister, er is een interruptie van de heer Van Helvert, of zullen we dit blokje eerst afmaken? Ik hoor dat het over het vorige punt gaat, dus laten we het maar even afhandelen.

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

De Minister zegt dat het allemaal complex en moeilijk is en dat uit een studie uit 2016 blijkt dat er geen mogelijkheden toe zijn. Maar als het wel wettelijk kan worden vastgelegd ten aanzien van de woningmarkt, die ook niet altijd simpel is, of de verzekeringsmarkt, die ook heel complex is, waarom zou het dan niet kunnen ten aanzien van de binnenvaart? Het moet toch helder te maken zijn: óf je bent in dienst van een rederij of een schipper, óf je bent in dienst van een verlader, maar het kan niet allebei. Er kan wel een taak liggen voor een bevrachter, een schipper of een verlader. Ze hebben ook een belangrijke taak in de markt, maar juist omdat er maar een paar grote spelers zijn op de bevrachtersmarkt, is er weinig keuze en is het des te belangrijker dat het transparant is. Daarom doe ik de oproep om het vast te leggen. Hoe kan de Minister verklaren dat het bij andere sectoren wel kan maar niet bij deze sector?

**De voorzitter:**

Minister, wat is uw antwoord?

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

Ik kom er zo even op terug. Ik kan wel uitleggen waarom het complex is in deze sector, maar de vraag waarom je het niet kunt vastleggen, wil ik graag zo meteen beantwoorden. Ik wil eerst de juridische onderbouwing daarvan hebben.

**De voorzitter:**

Anders kunt u de vraag schriftelijk beantwoorden. Dat is ook niet verkeerd.

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

Maar als ik meteen antwoord kan geven, dan is dat altijd handig. Mocht dat niet lukken, dan kan ik de vraag altijd nog schriftelijk beantwoorden.

**De voorzitter:**

Oké. We gaan door met de CCR.

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

We hebben ook veel gesproken over de CCR. Als er één sector is waar ik veel regels voorbij zie komen, dan is het in deze sector. De leden kennen mij eigenlijk als dereguleerder. Denk maar aan de Omgevingswet of autonoom rijden. Ik heb eigenlijk de grootste lol en het meeste plezier in minder regels creëren. Ik denk dat het hebben van minder regels ons creatiever maakt en ervoor zorgt dat we slimmere en betere oplossingen kunnen verzinnen. In deze sector is dat heel ingewikkeld. De mensen met wie ik werk, weten dat ik regelmatig vraag: moet dat nou echt? Maar goed, dan moet het toch echt, want heel veel is internationaal en Europees vormgegeven en tot op detailniveau gereguleerd. Toch proberen we steeds als voorvechter van deregulering op te treden, en dan specifiek met betrekking tot overgangsbepalingen van de CCR. Ik ben heel druk bezig met de moties op dit punt. Ik heb de CCR gevraagd om aandacht te hebben voor het kleine schip. Bij de opstelling van de uniforme standaarden door de CCR en de EU zullen de eerdergenoemde onderwerpen ook aan de orde komen. Met de nieuwe uniforme regels worden ook oplossingen geboden voor de gesignaleerde knelpunten. We hebben de motie-Smaling/Jacobi specifiek onder de aandacht van de CCR-lidstaten gebracht. Dit punt is nog in december jongstleden in de

CCR besproken. De Nederlandse delegatie heeft het belang dat de Tweede Kamer eraan hecht, ook expliciet in de CCR benadrukt. We zitten echter nog steeds met een spelregelkader, waarbij je niet in je eentje de spelregels kunt veranderen. De andere delegaties zien, ondanks het feit dat wij regelmatig ervoor lobbyen, weinig heil in het verder versoepelen van de technische eisen van de CCR. We hadden al een aantal aanpassingen afgesproken, zeg ik om niet een te somber beeld te schetsen. Op een aantal punten zijn we succesvol geweest. Dan gaat het om aanpassingen van de geluidseisen en de eisen met betrekking tot elektrische installaties, bijboten en passagiersschepen. Die aanpassingen worden doorgevoerd, maar voor de andere eisen die we met elkaar hebben gesteld, heb ik de handen niet op elkaar kunnen krijgen. Dat zal, denk ik, heel moeilijk gaan. Maar we zullen ervoor blijven lobbyen en we zullen er in ieder geval voor zorgen dat de afspraken die we wel hebben kunnen maken, tot bevredigende oplossingen hebben geleid voordat de overgangstermijn afloopt.

Ik heb hier een aantal vragen met betrekking tot de vergroening. Ik heb er net al één beantwoord naar aanleiding van de eerdere vragen van mevrouw Belhaj over het vergroeningsfonds.

**De voorzitter:**

Voor de vergroening aan de orde komt, heeft de heer Van Helvert een interruptie.

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

Ik had een vraag gesteld over de commerciële superjachten.

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

Daar kom ik nog op.

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

O, ik dacht dat u het onderwerp al had afgerond. Excuus, Minister.

**De voorzitter:**

Het wordt nu wel heel ingewikkeld; het gaat van CCR naar superjachten.

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

Ik was nog bij het onderwerp binnenvaart.

**De voorzitter:**

Het gaat dus over de CCR. Laat het een beetje geordend blijven.

De heer **Smaling** (SP):

Ik vraag me af hoe ik de woorden van de Minister moet duiden. Zij heeft de motie-Smaling/Jacobi bij de CCR neergelegd, maar zij stuit op weinig medeleven van de andere partners. Wat is de consequentie daarvan? Is daarmee de kous af? Of is er een mogelijkheid voor een alleingang? Of moeten we wachten tot een verdrag een nieuwe fase ingaat? Nederland is een heel belangrijk binnenvaartland. Ik heb nog even in het gidsje gekeken van alle Europese landen. Roemenië, Bulgarije, Nederland en onze buurlanden zijn de echte binnenvaartlanden. Als je zo'n grote speler bent, moet je toch ook een stem in het kapittel hebben die het mogelijk maakt om op dit punt stappen te zetten?

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

Het is een oude constructie, waarover in het verleden is afgesproken dat ieder een gelijke stem heeft. Dat betekent dat we één stem hebben in het geheel. Er is ook afgesproken dat iedereen het erover eens moet zijn. Soms krijg je dan nul op het rekest. Maar nogmaals, het is niet zwart-wit, want we hebben op een heleboel punten aanpassingen kunnen realiseren,

specifiek voor de kleine schepen maar ook meer in het algemeen. Nu gaan we een volgende fase in waarin de CCR-regels, die nu alleen voor een paar landen van toepassing zijn, geharmoniseerd worden met de EU-regels. Zo krijg je wat meer logica in de regeldruk. Dan heb je niet meer te maken met allemaal verschillende zaken. Per maatregel wordt gekeken naar het impactassessment. Er zijn landen, zoals Nederland, die willen dereguleren en die meer willen overlaten aan de sector zelf, maar er zijn ook landen waarin regulering nog een heel sterke rol speelt. Dat zijn vaak landen die een achterstandspositie hebben en die het ook wel fijn vinden om via bijvoorbeeld Europese regels of CCR-regels bepaalde regulering af te dwingen. Het hangt er, denk ik, heel erg van af in welke fase je zit. Er is gevraagd of ik in staat ben om het af te dwingen. Mijn antwoord daarop is nee. Betekent dit dat ik mij er bij neerleg? Nee, want we zijn daarin een soort Heintje Davids, en we komen er dus iedere keer op terug. Zijn we helemaal niet succesvol geweest? Daarop zeg ik ook nee. We hebben een heleboel kunnen bewerkstelligen, maar niet alles.

De heer **Smaling** (SP):

Ik zit er even van bij te komen. Ik ben ervan overtuigd dat de Minister haar best doet, maar ik wil meer resultaat zien. Nederland is echt een belangrijk binnenvaartland. Als ik op een binnenvaartschip ben, stoot ik ook telkens mijn hoofd of mijn knie. In die zin kun je van alles aanpassen en dan stoot ik mijn hoofd en mijn knie niet meer. Maar er zijn heel veel regels waar mensen last van hebben. Je kunt je daarbij afvragen: is dit nodig; moet ik hier weer kosten voor maken? Ik vind het heel rot, gezien het belang en de toekomst van de sector. Er is een gebrek aan noodzaak bij een aantal van die maatregelen.

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

Daarover verschillen de heer Smaling en ik echt niet van mening. Ik zie die regels ook voorbijkomen. Soms gaat het om de vorm van de raampjes, de materialen die erin zitten, de ontluchtingspijpen die op een bepaalde manier afgedekt moeten worden, terwijl het schip eerst gezonken moet zijn voordat er water in kan lopen. I feel your prayers, zou ik bijna zeggen. We zijn daar hard mee bezig, en dan niet alleen in de lobby maar langs allerlei wegen. Sommige dingen hebben we wel gekregen. Ik heb de Kamer daar uitgebreid over bericht. Ik heb aangegeven waar we allemaal succesvol in geweest zijn, ook dankzij de druk en de aandacht van de Kamer. Maar in sommige dingen zijn we niet succesvol geweest. Het feit dat een en ander nu wordt geharmoniseerd met EU-regelgeving biedt een kans om daar met nieuwe impactassessments invloed op uit te oefenen. Ik leg mij er dus nooit bij neer.

De **voorzitter**:

Er zijn nog 23 openstaande vragen. We gaan door.

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

Ik ga verder met het onderwerp vergroening. Ik zei net al iets over het systeem, de fiscale regeling en het feit dat we onderzoek doen naar de mogelijkheid van een fonds, maar er zijn meer vragen gesteld. De heer Dijkstra vroeg zich af of een bonus-malussysteem wenselijk is om de vergroening in de binnenvaart te stimuleren. Ik stel vast dat het bonus-malussysteem feitelijk al wordt toegepast door havens als ze schonere schepen korting geven op havengelden. Daarbij gaat het nog om beperkte bedragen. Ik ben het ermee eens dat de vergroening van de binnenvaart in de eerste plaats geholpen is met stimulerende maatregelen. Ik had al iets gezegd over Vamil enzovoorts.

De heer Smaling vroeg welke acties we ondernemen om te vergroenen. Hij doelt op de vergroeningsagenda van de binnenvaart en de maakindustrie. De binnenvaart en de maakindustrie hebben een agenda gemaakt

en ze vragen om een forse meerjarige financiële bijdrage van het Rijk. Het gaat om vijf keer 140 miljoen voor de komende jaren. Ik onderschrijf de uitgangspunten in de agenda dat initiatieven nodig zijn om de bestaande vloot verder te vergroenen. We werken ook samen met partijen aan de vergroening van de binnenvaart. Denk aan de green deal over on board monitoring van emissies, die in september 2016 is ondertekend door circa vijftien organisaties. Denk aan de uitwerking van de brandstoffenvisie. Er is een convenant over lng (liquid natural gas) in de maak. We zijn de vorming van een fonds aan het verkennen. Maar ik kan geen enkele uitspraak doen over de vraag of we in de toekomst vijf keer 140 miljoen hiervoor apart gaan zetten. We zullen zien of de SP wel of niet deel zal uitmaken van het nieuwe kabinet.

**De voorzitter:**

Er wordt door de leden een en ander buiten de microfoon gezegd. Ik stel voor dat we verdergaan met de beantwoording.

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

Ik kon niet verstaan wat er werd gezegd. Ik begrijp dat het leidde tot enige hilariteit.

**De voorzitter:**

Ik stel voor om dit soort politieke opmerkingen achterwege te laten. Gaat u verder met de beantwoording, Minister.

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

Bij een vervolgproces zal blijken wat er wordt gedaan. Ik ga in ieder geval niet meer één of twee maanden voordat er een nieuwe Kamer wordt, daar hele nieuwe budgetten voor regelen, laat staan dat ik die kan regelen. Er is gevraagd hoe de motie-Van Helvert/Jacobi (31 409, nr. 119) met betrekking tot anticiperend handhaven wordt uitgevoerd. Ik heb daarop gereageerd in de brief van 23 november. Ik heb aangegeven dat het alleen maar kan in zeer specifieke concrete situaties wanneer de wetgeving op het punt staat gewijzigd te worden en de aanpassing duidelijk is. Naar aanleiding van voorstellen van de sociale partners voor de modernisering van bemanningsregelgeving is onlangs in de CCR besloten om onderdelen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn aan te passen. Een en ander treedt in werking per december 2017. Dat is bijvoorbeeld een goed moment om te bezien hoe we het anticiperend handhaven, ook voor de wijzigingen, mogelijk kunnen maken. We zullen de sector daarover informeren via de ILT.

**De voorzitter:**

Ik zou heel graag namens de PvdA-fractie een interruptie willen plegen. Ik vraag de heer Dijkstra om het voorzitterschap over te nemen.

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Mijn vraag gaat over de hoge boetes. Het boetebeleid is echt disproportioneel. Ik heb daarover een en ander gehoord, onder anderen van mensen die werken bij Schuttevaer. Zij worden hier namelijk mee geconfronteerd. Het zijn administratieve zaken. Iemand heeft bijvoorbeeld A1 ingevuld, terwijl het A2 moest zijn. In dat soort gevallen is het beter om te kiezen voor redelijkheid en billijkheid en om hooguit een waarschuwing te geven. Er is geen enkel economisch belang bij geweest. Ik vind het zo disproportioneel dat ik mij ervoor schaam. Moet iemand € 6.000 betalen omdat hij een verkeerd hokje heeft aangekruist? Dit is niet conform de

oproep die we hebben gedaan. Ik wil heel graag dat die gevallen mogen worden gemeld en dat we mensen dan de kans geven om het anders te doen.

**De voorzitter:**

Ik wijs erop dat we over een minuut of vijf gaan stemmen. We horen de bel straks wel.

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

Ik was nog niet bij de excessieve boetes, maar ik wil deze vraag zeker beantwoorden. Naar aanleiding van klachten van de sector hebben we het boetebeleid geanalyseerd. De resultaten hebben we ook besproken met de sector. Het blijkt dat in 64% van de controles geen overtreding is vastgesteld, dat in 27% van de gevallen een waarschuwing is afgegeven en dat in 8% van de gevallen een boeterapport is opgemaakt. We hebben in een recent verleden besloten om de boetes te verhogen omdat er vaak niets mee werd gedaan. Als een boete te laag is, is het lucratief om er verder geen rekening mee te houden. Dat is de reden geweest om het te verhogen. Naar aanleiding van klachten na de verhoging hebben we er opnieuw naar gekeken. Mij valt op dat er heel weinig bezwaar wordt gemaakt tegen de boetes. Als dat wel wordt gedaan, blijft het boeterapport bijna altijd in stand. Er zijn een aantal voorbeelden genoemd, maar er wordt weinig bezwaar gemaakt. Als er wel bezwaar wordt gemaakt, blijft het boeterapport in stand. Als uit het bezwaar blijkt dat er ten onrechte een boete is opgelegd, wordt er uiteraard afgezien van het opleggen van de boete.

Er is gevraagd of een herziening mogelijk is. Ja, dat is mogelijk als je bezwaar maakt en dat bezwaar terecht blijkt te zijn.

**De voorzitter:**

Mevrouw Jacobi heeft een aanvullende vraag over dit onderwerp.

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

Ik dacht dat de Minister klaar was, maar ik merk dat zij nog iets wil zeggen.

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

Ik zit nog midden in de beantwoording, maar het maakt mij niet uit.

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

U zegt «midden in», maar ik zie dat u de laatste pagina voor u hebt liggen.

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

Maar er zijn meer blaadjes, mevrouw Jacobi.

Voorzitter. In het overleg met de sector hebben we gewezen op de mogelijkheid van bezwaar en beroep in geval van bestuursrechtelijke sancties. We hebben ook gekeken naar de boetebedragen. Ik moet nog een antwoord geven aan de Kamer op de vragen die daarover zijn gesteld. Er zijn wijzigingen ophanden wat betreft de matiging van het boetebedrag voor het niet naleven van regelgeving voor de samenstelling van de bemanning. Het gaat daarbij specifiek over schippers in loondienst, maar het wordt nu misschien te gedetailleerd. Ik kom daar in de brief op terug. Voor een deel is een wijziging ophanden, maar voor een deel is dat niet aan de orde. Met andere woorden: ik heb de boetebedragen expres verhoogd omdat een en ander te vaak niet werd nageleefd. Nadat er klachten over kwamen, heb ik ernaar gekeken. Ik heb gezien dat er weinig bezwaar is gemaakt. Als er bezwaar werd gemaakt, werd het bijna altijd niet gehonoreerd. In een enkel geval is het wel gebeurd en is de boete



vervolgens niet opgelegd. Ik ben bezig om in ieder geval bij een van de huidige soorten boetes een en ander te wijzigen, maar dat doe ik niet bij alles.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Er is door ons met een motie gevraagd om anticiperend te zijn en om met name naar de aspecten van administratieve aard te kijken, waar verder geen enkel economisch belang bij aanwezig is. Maar ik zie nog steeds dat er zeer hoge boetes worden gegeven. Het gaat dan bijvoorbeeld om een bedrag van € 6.000. Een schipper moet varen en hij moet niet naar de advocaat. De procedure om bezwaar te maken is hartstikke complex. Juist omdat we hebben gevraagd anticiperend te zijn, vraag ik de Minister om dit type boetes opnieuw te bekijken.

Ik hoor de bel. We moeten stemmen.

De **voorzitter**:

We gaan nu naar de stemmingen. Ik schors de vergadering tot na de stemmingen.

De vergadering wordt van 15.49 uur tot 16.01 uur geschorst.

**Voorzitter: Jacobi**

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de Minister als een speer verdergaat met de beantwoording in eerste termijn.

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

Ik wil, als u het mij permitteert, nog één opmerking maken over de boetes. Het gaat over de matiging van de boetes voor de binnenvaart. De boetes waren al 50% omlaaggegaan voor schippers in loondienst. Sinds 1 januari 2017 zijn de boetes al met 80% omlaaggegaan. Er is dus al een forse verlaging.

De certificeringskosten voor de bruine vloot, de skûtsjes en de watertruck zijn de laatste drie onderwerpen wat betreft de binnenvaart. Ik weet dat de certificeringskosten voor de bruine vloot door de markt voor zeilende passagiersschepen op zee aanzienlijk hoger zijn dan men gewend was. De ILT heeft inzicht in de tarieven. Zij heeft die tarieven als marktconform beoordeeld en niet als buitensporig hoog. In het verleden waren die tarieven inderdaad een stuk lager, maar je moet ervoor zorgen dat de tarieven marktconform en kostendekkend zijn; dat is ook kabinetsbeleid. Skûtsjes kunnen worden gecertificeerd als pleziervaarttuig. De ILT heeft aangegeven dat de verwachting is dat deze schepen grotendeels voldoen aan de normen voor pleziervaartuigen. Daar is ook over gesproken met de sector en met de keuringsinstellingen. Gebleken is dat de schepen ook voldoen aan het wedstrijdreglement voor skûtsjesilen. Als bij de individuele keuring voor een wedstrijd blijkt dat er alsnog afwijkingen zijn, zal ik per schip moeten beoordelen of die afwijkingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren. Ik hoorde een van de leden zeggen dat ze dan in één keer aan totaal andere eisen moeten voldoen, maar dat is mij niet gewaargeworden.

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Over de skûtsjes ligt er een vier pagina's lange brief van de IFKS (Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen). Daarin staat dat er ondertussen al een jaar voorbij is gegaan, maar dat het vanuit het ministerie, via allerlei loketten, nogal stroperig gaat. Er is heel lang geen duidelijkheid gegeven.

De oplossingen liggen niet zozeer in de sfeer van wetgeving maar in de sfeer van uitvoering. Eerst loopt het via de ILT en vervolgens loopt het weer via een ander loket. Daar ageer ik tegen. Ik vind dat het gewoon helder en duidelijk moet zijn en dat je eenduidig moet communiceren. Er is nog steeds onduidelijkheid over de vraag of ze moeten voldoen aan de marifooneisen en of ze moeten beschikken over AIS. Het is een heel bijzondere tak van sport. Een skûtsje is iets anders dan de rest van de bruine vloot. Ik denk dat wij erop moeten kunnen rekenen dat mensen, onder wie heel veel vrijwilligers, niet steeds maar weer van het kastje naar de muur worden gestuurd en dat het niet duizenden euro's gaat kosten.

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

Qua kosten gaf ik net al aan dat de verwachting is dat de skûtsjes grotendeels voldoen aan de normen voor pleziervaartuigen. Daar zal dus waarschijnlijk het probleem niet zitten. Qua proces liet ik me net influisteren dat het op sommige punten sneller had gekund. Maar nu ligt het bij de plekken en partijen waar het ook moet liggen. Sommige vragen zijn bij de beleidsondersteuning binnengekomen, terwijl ze door ILT moesten worden beantwoord en vice versa. Maar het is nu redelijk op orde.

**Voorzitter: Jacobi**

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

Het project Watertruck loopt nu in België. Er is gevraagd of een soortgelijk project denkbaar is in Nederland. Ik vind het heel interessant dat er wordt gewerkt aan innovatie in het vervoer over kleine wateren en dat in projecten gebruik wordt gemaakt van de potentie. Ik denk dat dit project van groot belang kan zijn voor de toekomst van het kleine schip. Een tweede project in Nederland zal, denk ik, niet meteen in aanmerking komen voor steun van de Europese Commissie, omdat zij eerst het project in Vlaanderen wil afwachten. Ik zei eerder al dat wij oog hebben voor het kleine schip en de inzet van kleine schepen in het goederentransport. De verantwoordelijkheid voor beheer, onderhoud en investering in de infrastructuur voor kleinere vaarwegen ligt bij provincies en gemeenten. De bedoeling is dat belemmeringen in de regelgeving voor de introductie van nieuwe kleine schepen zo veel mogelijk worden weggenomen. Ook bij de ontwikkeling van regelgeving voor verduurzaming en voor de samenstelling van de bemanning op binnenvaartschepen, neem ik specifiek de kenmerken van de kleine schepen mee.

Ik heb nog een antwoord in petto voor de heer Van Helvert, die had gevraagd naar de juridische vormgeving van de transparantie. Hij vroeg eigenlijk of een wettelijke regeling mogelijk is. Een wettelijke regeling ligt niet voor de hand, ook al kan het wel in de verzekeringsmarkt. Bij een verzekering gaat het om consumentenbescherming, maar dat is hier niet aan de orde. Dat is wellicht ook de reden geweest voor het implementeren van de wettelijke regeling voor de woningmarkt. In de sector heb je natuurlijk heel veel verschillende rollen, zoals schipper en eigenaar. Er zijn eenmansbedrijven en papa-en-mamabedrijven. Schippers kunnen in dienst zijn van reders. Er zijn bevrachtungskantoren en verladers die zelf vervoer organiseren. Het gaat hierbij om andersoortige vormen dan die op de verzekeringsmarkt en de woningmarkt. Daar is wel sprake van consumentenbescherming. Daarin zit hem het verschil.

De heer Van Helvert had ook een vraag over het Rekenkamerrapport over de douane. Dat rapport kennen wij niet. Ik zal die vraag doorspelen aan de Staatssecretaris van Financiën. Hij is vandaag in de buurt, maar ik zal het op een ander moment aan hem doorgeven.

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

We lachen nu, maar ik wil terug naar het serieuze onderwerp van de transparantie in de markt. Ik vraag de Minister of zij daar anders naar wil

kijken, want het is te betreuren dat de Minister blijft uitleggen waarom het niet voor de hand ligt. Net zei de Minister nog dat het niet kon, maar nu zegt zij dat het niet voor de hand ligt. Het gaat dus wel de goede kant op. Maar een uiterst onevenwichtige markt vraagt wel om heldere marktregels. Veel schippers zijn daarbij ook particulier. In het rondetafelgesprek heeft de ACM daarover gezegd – dat kunnen we ook in het verslag lezen – dat de markt hartstikke scheef is en dat eerlijke marktregulering vrijwel ontbreekt. De ACM heeft ook gezegd dat eerlijke marktregulering wel mogelijk is. Het mag zo zijn dat het niet voor de hand ligt, maar als volksvertegenwoordiger vind ik dat er geen misstanden aan de orde mogen zijn. Dat staat los van de vraag of een schipper wel of geen consument is. De schipper is in ieder geval de dupe. Daarom roep ik de Minister op om de transparantie vast te leggen in de wet of daar in ieder geval een voorstel voor te doen. Als zij dat niet wil doen, ga ik het zelf doen.

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

Ik stel voor dat ik een brief stuur naar de Kamer waarin ik aangeef wat kan en niet kan en waarin ik een vergelijking maak met de andere markten. Op basis daarvan kan de Kamer oordelen of ik misschien toch een punt heb of juist geen punt heb. Dan kan zij alsnog vragen om een andere invulling hiervan. De Kamer wordt inhoudelijk goed gebriefd over dit onderwerp.

De **voorzitter**:

De heer Van Helvert vraagt zich ook af wanneer die brief wordt verstuurd.

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

Juist! Ik zeg het niet om te katten, want ik vind het fijn dat de Minister dit wil doen, maar ik heb wel een beetje haast.

De **voorzitter**:

Wanneer komt die brief, Minister?

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

Het is een juridisch punt, zeker als je een vergelijking moet maken met alle andere markten, want dan moet je ook bekijken hoe het is vormgegeven. Ik kan eind maart een brief sturen. Misschien zit de heer Van Helvert dan weer op deze plek of op een andere plek, maar het leven gaat door, ook voor het CDA. Ik denk dat er altijd een CDA zal zijn. Het hoeft dus geen belemmering te zijn. We zullen het vrij snel naar de Kamer sturen. Voorzitter. Ik kom nu op de zeevaart. Vervolgens kom ik op de zeehavens en daarna op de varia. De verbetering van het register is een belangrijk onderwerp. Vorige week is dat besproken. Dat was overigens niet de eerste keer, want we hebben het hier al heel vaak over gehad in het speciaal overleg tussen de ILT, de directie Maritieme Zaken en de sector. De ILT is op dit moment met een extern bureau bezig met het lean maken van de processen. Een tijd geleden hebben we met elkaar geconstateerd dat het niet voldoet. Vervolgens zijn er een aantal verbeteringen gerealiseerd. De site van de ILT is compleet vernieuwd. Het externe bureau zorgt ervoor dat de ILT de processen verbetert. De samenwerking met het Kadaster is verbeterd. Naar buiten toe is er één loket. Er is een folder gemaakt om bekendheid te geven aan het Nederlandse register. Die folder is inmiddels aangepast. Hij wordt naar het NFIA gestuurd om ervoor te zorgen dat het internationaal duidelijk is wat het Nederlandse register inhoudt. Er loopt nog een onderzoek naar de voor- en nadelen van een commercieel register, naast de ILT-activiteiten. Het kan voordelig zijn, want er zijn meer commerciële registers waarbij bijvoorbeeld heel snel kan worden gehandeld of waarbij op andere momenten de markt kan worden bediend. Ik kom zo nog terug op de vraag over de zondag. Een nadeel kan zijn dat je ook nog de bruine vloot of andere partijen moet

bedienen en dat het misschien wel heel erg duur wordt als de ILT niet meer al die activiteiten doet. Er zitten dus voor- en nadelen aan. Ik denk dat het belangrijk is om de voor- en nadelen goed in beeld te hebben voordat je kiest voor en-en. Maar ik heb niet bij voorbaat een standpunt hierover ingenomen.

Zou het register ook op zondag beschikbaar kunnen zijn? Het gaat om enkele gevallen per jaar. Het is heel duur als iemand daar elke zondag de hele dag zit voor die enkele gevallen per jaar. Het is wel mogelijk om bij een aankondiging vooraf door de reder, voldoende capaciteit bij de ILT beschikbaar te stellen, zodat er op afgesproken tijdstippen buiten kantooruren kan worden in- en uitgevlagd. Daar zijn we al mee aan de slag gegaan. Er zullen wel extra kosten aan verbonden zijn, maar je kunt met elkaar afspreken dat in- en uitvlaggen ook buiten kantooruren wordt gedaan. In overleg met de sector zijn we aan het bekijken hoe we dat het beste kunnen vormgeven.

Zou het telefoonnummer van het meldpunt op de website van de ILT kunnen worden gezet? Het is een bewuste keuze van de ILT om geen namen van contactpersonen te noemen, maar om naar het Meld- en Informatiecentrum van de ILT met gespecialiseerde medewerkers te verwijzen. Dat doen de andere overheidsdiensten ook. Voor specifieke vragen over het invlaggen van schepen wordt, als dat nodig is, direct contact gelegd tussen de aanvrager en de vakafdeling bij de ILT. De ervaring is dat dit goed gaat. We hebben verder de vele pagina's van de ILT-site gecheckt, zowel de Engelse als de Nederlandse pagina's. Op de formulieren staat het algemene nummer van de ILT.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Als je wilt in- of uitvlaggen, kun je dus een telefoonnummer vinden. Als je googelt op «in- en uitvlaggen in Nederland» en «ILT» of iets dergelijks, kom je dus automatisch bij een telefoonnummer. Als je daarna toe belt, neemt iemand dan de telefoon op en wordt het dan voor je geregeld?

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

Ja, behalve op zondag. We hebben afgesproken dat, als het wordt aangekondigd, wij ervoor kunnen zorgen dat er wel iemand klaar zit. Ik wil overgaan naar de Commercial Cruising Vessels. Diverse leden hebben gevraagd wat we gaan doen om de Commercial Cruising Vessels te helpen en wat we op dit moment al doen. Ik steun het punt over de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag voor superjachten. Net als de heer Graus en anderen die dit punt hebben genoemd, ben ik heel erg trots op de Nederlandse jachtbouw. Daarom was ik bij HISWA aanwezig. Daar heb ik ook gesproken over het scheppen van een gunstig ondernemingsklimaat. Ik doe dat door specifieke regelgeving en door een aantrekkelijke scheepsregister. Op verzoek van de sector zal ik de zogenoemde Large Yacht Code 3 opnemen in de Regeling veiligheid zeeschepen. Daarnaast kan in Nederland gebruik worden gemaakt van bemanningscertificaten die samenhangen met de Large Yacht Code. Ik zie het niet als mijn rol om de Nederlandse vlag op shows voor jachten in het buitenland, bijvoorbeeld in Monaco, te promoten. Als mijn mensen op deze shows in Monaco zouden rondlopen, zou ik een heel ander debat met de Kamer voeren. Maar ik ben wel bereid om met het NFIA, de organisatie voor het aantrekken van buitenlandse investeringen naar Nederland, te spreken over de rol die zij hierin kunnen vervullen. Het NFIA vervult immers een rol voor meer partijen. Ik heb al de folder over het Nederlandse register volledig geüpdatet om het makkelijker te maken. Wat dat betreft steun ik deze sector graag waar dat mogelijk is. Dan gaat het over de regelgeving of over een aantrekkelijk scheepsregister, en niet zozeer over budgetten. Er wordt mij ook gevraagd om er budget voor te maken, maar goed, iedereen vraagt mij om budgetten vrij te maken. Ik ben daar toch terughoudend in, behalve als ik denk dat het echt niet anders gaat. We

vinden de promotie van deze sector in het buitenland wel belangrijk. Het zou zonde zijn als de zeer mooie schepen die hier worden gemaakt, vervolgens elders worden ingevlagd.

**De voorzitter:**

Mijnheer Van Helvert, houdt u het kort, want u hebt het quotum voor interrupties al overschreden.

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

Ik spreek namens de heer Graus.

**De voorzitter:**

Zo werkt het niet, maar zo laten we het wel werken.

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

Dat zijn natuurlijk heel mooie woorden van de Minister. Zij zegt: ik wil dit wel doen, we gaan in gesprek, er gebeurt veel en ik ben trots. Dat is fijn, maar ik wil nu actie van de Minister en de sector wil dat ook. Er is sprake van laaghangend fruit, de voorbereidingen zijn gedaan en we moeten incasseren. In eerste instantie hebben wij gevraagd om een taskforce in te stellen met een aantal spelers. De HISWA wil meedoen, evenals de KNVR en het Havenbedrijf Amsterdam en zij kunnen een waardevolle bijdrage leveren. Zij zeggen dat zij dat kunnen doen en dat zij het ministerie kunnen helpen. Straks, in het informatie- en formatieproces kan het ministerie met de taskforce doorgaan. Dan hoeven we niet langer te wachten. Elke dag waarop we hierover babbelen, ligt de industrie stil en dat kost alleen maar geld.

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

Volgens mij heeft de taskforce waarover de sector het had betrekking op het register, dus niet zozeer op CCV's. Maar kennelijk heeft de vraag toch betrekking op de CCV's. De heer Helvert zegt dat ik mooie woorden spreek maar dat hij wil weten wanneer ik in actie kom. De regelgeving is net aangepast en deze treedt binnenkort in werking, dus ik weet niet goed waar ik de taskforce zou moeten inzetten.

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

Ik dacht dat de beleving van de sector en die van het ministerie hetzelfde is op dit punt, maar die blijkt toch heel anders te zijn. Er wordt gezegd dat er goede voorbereidingen zijn getroffen en dat de regelgeving op de plank ligt, maar het laatste stukje is voor de implementatie noodzakelijk. Daarvoor moeten die clubs even knallen en dan kan de Minister tijdens de Kamerverkiezingen en in de formatieperiode knallen met die reglementen, opdat het heel aantrekkelijk is om met jachten onder de Nederlandse vlag te varen. Ik pleit er dus toch voor om van start te gaan met die taskforce voor implementatie van de regelgeving. Die taskforce is echt nodig, daaraan willen, zoals ik al zei, de HISWA, de KNVR en het Havenbedrijf Amsterdam meewerken en zij zouden daarin echt een goede rol kunnen spelen. Pak die kans, mevrouw de Minister, en doe die laatste actie: even knallen als leider van de taskforce.

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

Ik weet niet wanneer de heer Van Helvert voor het laatst gebriefd is maar in maart of april treedt de regelgeving in werking, dus ik weet niet waarvoor ik de taskforce voor de implementatie nog nodig heb. Dan wordt die regelgeving immers geïmplementeerd. Het aanbod van de sector om gezamenlijk dingen te doen, grijp ik altijd met beide handen aan omdat ik het belangrijk vind om gezamenlijk dingen te blijven doen. Ik vind «taskforce» een heel zwaar woord, maar ik ben altijd bereid tot samenwerken.

Ik kom op Short Sea Shipping. De heer Dijkstra vroeg of Europe Blue Belt en Maritime Single Window nog vlotgetrokken worden. Nederland werkt samen met Europa om ook een Europese maritieme ruimte zonder grenzen te realiseren. Daarbij zijn het wegnemen van douanegrenzen en het verminderen van de administratieve lasten essentieel. Maritime Single Window is in Nederland per september 2016 in werking getreden. Dat elektronisch loket werkt op dit moment prima. Je ziet dat verplichte meldingen voor de zeescheepvaart aan de overheid – bijvoorbeeld die over aankomst- en vertrektijden van schepen, security en afval – enkelvoudig kunnen worden gedaan. Wij zijn koploper wat Maritime Single Window betreft en integreren ook alle douaneverplichtingen voor de zeescheepvaart daarin. Ook geven we concreet invulling aan het project Blue Belt.

Ik zie dat een aantal andere lidstaten niet zo goed samenwerkt, wat natuurlijk administratieve barrières met zich brengt in Europa. Wij helpen lidstaten en ook landen binnen de EC bij de realisatie van een harmonisch, elektronisch meldingssysteem voor alle relevante data. Blue Belt met het internationaal delen van informatie wordt op termijn dus mogelijk, maar nog niet iedereen is zo ver en ik heb de impressie dat wij wat dit betreft volledig up-to-date zijn.

Mevrouw Belhaj vroeg waarom IMO er zeven jaar over doet om het CO<sub>2</sub>-gehalte terug te dringen. Nederland heeft de ambitie om te komen tot mondiale, marktgerichte maatregelen. Dit zal niet op korte termijn gebeuren, want eerst moet mondiaal tot overeenstemming worden gekomen om verandering van vlaggen en scheeproutes te voorkomen en het level playing field voor de scheepvaart te behouden. Maar wij werken aan een emissiereductievoorstel in IMO-verband met maatregelen voor de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. Dit moet in 2018 gereed zijn, dus volgend jaar in plaats van over zeven jaar. Volgens mij heeft de Staatssecretaris daar ook al eens iets over verteld. Het Europees Parlement werkt op dit moment aan een standpuntbepaling over ETS (Emission Trading System) en het daarvan onderdeel laten uitmaken door de scheepvaart. De EP-commissie Milieubeheer heeft in 2016 gezegd dat, als IMO geen reductiemaatregelen neemt vanaf 2021 – volgend jaar wil men daarover afspraken maken – de scheepvaartsector wordt ondergebracht in het Europese ETS. Het heeft mijn voorkeur de scheepvaart onder te brengen in het mondiale ETS, maar de Europese Unie legt er met die motie wel druk op om te kijken naar de mogelijkheid binnen het Europese systeem indien er niet geleverd gaat worden. Ik zeg nogmaals dat ik voorstander ben van mondiale maatregelen en daarmee van het behoud van onze concurrentiepositie. 2018–2021 is dus de periode waar het over gaat.

Mevrouw Belhaj en mevrouw Jacobi hebben gevraagd naar de Polar Code die van kracht is sinds 1 januari 2017 waardoor het verboden is olie of oliemengsels te lozen in het Noordpoolgebied. Daarnaast is er een aantal poollanden dat het initiatief genomen heeft om het beperken van het gebruik van stookolie als brandstof te onderzoeken. Voorstellen voor het verbod op die zware stookolie als brandstof voor de scheepvaart in het Arctis-gebied wordt door Nederland actief ondersteund. Ik denk dat mevrouw Belhaj en mevrouw Jacobi dit wilden horen. Een positieve stem van de Arctische Kuststaat in IMO is daarvoor essentieel omdat de meeste schepen in die regio zich in zijn wateren bevindt. Verder zitten wij als waarnemer in de Arctische Raad en ook daar vragen wij aandacht voor de problematiek. Overigens denk ik dat de strenge zwavelnorm, 0,5% wereldwijd vanaf 2020, het gebruik van stookolie eveneens fors zal terugdringen, ook in het Arctische gebied.

Mevrouw Belhaj heeft gevraagd of innovatieve technieken worden toegepast in de handhaving van de zwavelnorm. Ja, dat doet ILT. Er wordt gebruik gemaakt van snuffelpalen en fuel calculators en we gaan na of



drones kunnen worden ingezet en in EU-verband wordt ook gekeken naar mogelijkheden om satellietbeelden te gebruiken.

Er is gevraagd naar het internationaal toezicht op naleving van de handhaving van de zwavelnorm. Ik vind het van belang dat dit door alle landen gezamenlijk en op een vergelijkbare manier wordt opgepakt. Je kunt regels maken over de handhaving waarin je neerlegt wat je inhoudelijk wilt bewerkstelligen, maar het gaat ook om de vorm; je moet er ook voor zorgen dat het op een vergelijkbare manier wordt opgepakt. Dat gebeurt ook. In Europa zijn, mede op initiatief van Nederland, controleverplichtingen vastgesteld voor het aantal zwavelinspecties. Het gaat dan om de te nemen monsters en de selectie van schepen. Wij hanteren daarbij de risicogestuurde aanpak om de pakkans te kunnen vergroten en de constatering worden met dat doel internationaal gedeeld. Verder voeren wij overleggen met twaalf landen die zwavelinspecties doen buiten Europa, onder andere met Rusland en Canada. We proberen dus ook de handhaving internationaal te harmoniseren.

Tot slot kom ik met betrekking tot dit thema op het zeezwaaien ofwel het spuien op zee of tanks spoelen op open zee. Er is IMO-regelgeving met lozingsvoorwaarden. Momenteel vindt discussie plaats over de aanscherping daarvan. ILT en de havenbedrijven houden toezicht op het wassen en ruimen van tankers in verband met paraffine. Het is dus een actueel onderwerp. Daarom heeft mevrouw Belhaj daar waarschijnlijk naar gevraagd. Nu wordt dus nagegaan of het nodig is om die voorwaarden aan te scherpen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het ging ook over de vraag – het klinkt als psychologie van de koude grond – waarom besloten wordt heel grote schepen uit te laten varen en terug te laten varen. Dat kost immers ook wat. Zijn die kosten heel erg hoog of gaat het om tijd? Is er een economische belemmering? Zo ja, dan is dat geen excuus om dat te doen, maar dat kan het wel zijn en dan lijkt het mij wel goed om dat te weten.

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

Ik wil hier nu niet verzinnen waarom ze dit zouden kunnen doen. Ik denk dat het goed is dat ik daar een keer op terugkom. We zouden dit moeten nagaan. Als je spreekt over het aanscherpen van die voorwaarden, komt natuurlijk ook aan de orde wat de oorzaken en de gevolgen zijn van dit soort handelingen. Ik denk dus dat het goed is dat ik daar wat verder in duik. Mocht iemand die informatie al in tweede termijn aan mij kunnen geven, dan is dat ook goed. Anders kom ik daar schriftelijk op terug.

De **voorzitter**:

Zijn hierbij ook betrokken de effecten van paraffine op mens en natuur? Dat was immers ook een vraag van mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ja, dat was de kern van mijn vraag, maar ik heb deze economisch geformuleerd opdat ik zo snel mogelijk antwoord zou krijgen.

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

Ik vervolg mijn beantwoording. Ik ga in op de zeehavens, dan varia en daarna zullen we zien of er onbeantwoorde vragen zijn. Het besluit van de Europese Commissie om de Vpb-vrijstelling op te heffen, heeft een kostenverhoging voor de Nederlandse zeehavens tot gevolg. We hebben daarover hier al vaker gesproken. De Belgische zeehavens en de Franse zeehavens ontspringen de dans voorlopig omdat deze een andere organisatievorm hebben. Daarom zetten wij er veel druk op en ondersteun ik het beroep van de zeehavens bij het gerecht van de EU. Wij hebben de Europese Commissie bovendien verzocht om de

situaties te onderzoeken om op termijn het Vpb-speelveld gelijk te trekken. Het is namelijk vervelend als er sprake is van verschillende fiscale voordelen. Dat geldt overigens niet alleen hiervoor, maar dit geldt ook voor andere punten. Ook wat die punten betreft hebben we de Europese Commissie al eerder aan het hemd getrokken. Ik blijf in Brussel dus pleiten voor richtsnoeren voor staatssteun om objectief te kunnen bepalen wat geoorloofd is en wat niet. De Europese Rekenkamer is het met mij eens en beveelt de Commissie aan om nog in 2017 richtsnoeren voor staatssteun zeehavens uit te brengen met als doel eerlijke concurrentie te bevorderen.

De zeehavens hebben hoger beroep ingesteld. De Nederlandse staat heeft geïntervenieerd en dat gesteund. Ik heb dit net gezegd. Er komt een zitting waarin de zeehavens het beroep kunnen toelichten, waarna de rechter zich daarover zal uitspreken.

Ik kom op het terugdringen van de inspectiekosten, specifiek op de NVWA-tarieven. Daarover hebben we al een aantal keren gesproken. De heer Dijkstra vroeg er nu naar. De Staatssecretaris van EZ heeft opnieuw onderzoek laten doen naar de opbouw van de kosten van de toezichthouders in Nederland, Frankrijk, België en Duitsland en nagegaan is hoe die tarieven van de NVWA zich verhouden tot maathouden. Hij heeft het onderzoeksrapport aan de Tweede Kamer aangeboden. Mevrouw De Boer heeft hier in deze commissie ook verschillende malen naar gevraagd en ik heb aangegeven dat wij proberen er zicht op te houden dat alle inspectiekosten zo laag mogelijk zijn maar dat de keuze met betrekking tot de NVWA-tarieven uiteindelijk gemaakt wordt door het Ministerie van EZ. Het is daarom belangrijk om dit punt ook daar te blijven agenderen. Anders blijven we langs elkaar heen praten. Wat ik ervan weet, is dat er verschillen zijn tussen de tarieven in de verschillende landen en dat de tarieven voor toezicht op import en export in Nederland duidelijk hoger zijn. Dat is al eerder gebleken uit het onderzoek door BCI (Buck Consultants International) en blijft dus een punt van aandacht.

De Tweede Kamer heeft de Raad van State gevraagd hierover voorlichting te geven en de vaste Kamercommissie voor EZ heeft de Staatssecretaris van EZ gevraagd om een reactie te geven op die voorlichting. Volgens mij heeft hij gezegd dat hij die in het voorjaar zal geven naar aanleiding van de interdepartementale werkgroep. Het kabinet zal daar dan ook een besluit over nemen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is procedureel correct maar het verschil is zo groot, namelijk vijf tot zes keer in vergelijking met België. We kunnen dat allemaal netjes onderzoeken en interdepartementaal aan de orde stellen. We zullen dit zeker aandragen bij EZ, maar ik wil van de Minister weten of zij ook vindt dat, als het vijf keer hoger is, het te veel is en of we dat gat dan niet kleiner moeten maken.

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

Ik heb net gezegd dat, als je kijkt naar de verschillen tussen de tarieven in de verschillende landen, deze voor toezicht op import en export in Nederland duidelijk hoger liggen en dat het auditonderzoek van BCI dit onderstreept. We moeten dus met elkaar nagaan wat dit betekent en wat je daaraan kunt doen. Het is ook mogelijk dat, als er bij de NVWA geen mogelijkheden zijn, we proberen op andere punten de kosten omlaag te brengen. Je moet soms ook naar het totaalplaatje kijken. Aangezien er door de Tweede Kamer met de Minister van EZ net een proces op gezet is, vind ik het echter vrij complex om vooruitlopend daarop allerlei beloftes te doen. Dat zult u begrijpen.

Ik kijk natuurlijk ook naar de eigen Inspectie Leefomgeving en Transport, waar dit soort discussie ook speelt, maar ik kijk ook naar het kabinetsbeleid dat inhoudt dat we kostendekkend moeten zijn. Je wilt dat de

sector een gunstige positie heeft, maar je hebt ook te maken met je bezuiniging, je begrotings- en regeringsbeleid. Die dingen moet je altijd met elkaar in overeenstemming brengen. Ik stel voor dat de specifieke NVWA-vragen bij de vaste commissie voor Economische Zaken worden ingediend.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat zullen we zeker doen en volgens mij is dat ook al gebeurd. Als wij het erover eens zijn dat wij streven naar een zo gelijk mogelijk speelveld en kostendekkendheid – maar dan moeten wij wel heel goed bekijken wat wordt toegerekend en wat niet – dan komen wij een heel eind. Dit wordt vervolgd.

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

Bij kostendekkendheid is ook van belang of er efficiënt genoeg wordt gewerkt. Dan moeten wij ook naar onszelf kijken. Wij maken kosten, maar soms zie je dat de ene sector opdraait voor de kosten van de ander en dat wil je ook niet. Het kan ook moeilijk zijn om het allemaal bij te trekken, want er kan ook sprake zijn van een zieltogende sector die je wilt ontzien en dan komt dit daar weer terug. De vraag is dan wat wij nog efficiënter kunnen doen zodat de kosten lager worden. Al deze elementen moeten volstrekt transparant worden gemaakt. Daarbij moet ook in de gaten worden gehouden of in andere landen door subsidies of staatssteun of op andere wijze een ongelijk speelveld wordt gecreëerd.

Ik kom tot slot bij de varia. Ik begin met het MARIN. Dit ligt natuurlijk ook weer op het terrein van het Ministerie van EZ maar ik kan er toch wel iets over zeggen. Ik heb hierover gisteren gesproken met het MARIN. Maritiem onderzoek is heel belangrijk. De bezuinigingen van de afgelopen jaren hebben de vraag opgeroepen of er nog voldoende budget is voor het fundament onder het instituut om onderzoek te doen waarvan iedereen kan profiteren. Dat geldt niet alleen voor het MARIN, maar ook voor Deltares en het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum) en eigenlijk voor alle kennisinstituten op dit vlak. Ik heb begrepen dat het Ministerie van EZ, of wellicht het MARIN, een onderzoek heeft laten uitvoeren naar de vraag of de onderkant niet te dun wordt. Op dit moment wordt een antwoord op die vraag geformuleerd. Ik weet niet hoe dit onderzoek heet, maar dat is waarschijnlijk de reden dat de Kamer dit nu ook op haar bord heeft liggen.

De totale bijdrage voor het MARIN is afkomstig van verschillende ministeries en wordt in verschillende vormen verstrekt. Er worden subsidies verstrekt voor strategisch onderzoek en bijdragen voor programma's en projecten. Alles bij elkaar telt dit op tot een bedrag van meer dan 3,7 miljoen. Het Ministerie van EZ ondersteunt het onderzoek van het MARIN onder meer door een rente- en aflossingsvrije lening, een jaarlijkse bijdrage voor het MARIN in het R&D-plan – in 2017 3,2 miljoen – een subsidieregeling en een TKI-toeslag. Het Ministerie van Defensie geeft het MARIN een bijdrage om te voorzien in de eigen kennisbehoefte; voor 2017 is dat € 800.000. De bijdrage van mijn ministerie via projecten van Rijkswaterstaat zal voor 2017 circa € 250.000 zijn.

De vraag is nu of de overheid meer wil en of zij het budget voor die fundamentele laag wil ophogen. In de afgelopen periode is dit bij Deltares als gevolg van de bezuinigingen bijna gehalveerd. Deltares is meer in de markt gaan doen, maar het fundamentele deel is gehalveerd. Bij het MARIN speelt dit volgens mij ook sterk. Ik kan nu niet opeens een nieuw budget uit de lucht toveren; dat kan de Kamer ook niet. In een motie is mij gevraagd om dit recht te trekken, maar ik moet me ook aan de spelregels houden. Ik weet echter dat er een onderzoek ligt bij het Ministerie van EZ en dat kan voor een nieuw kabinet wellicht reden zijn om hier iets aan te doen.

## **Voorzitter: Remco Dijkstra**

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Ik heb nog ruimte voor een kleine interruptie omdat mijn eerdere interruptie maar een halve interruptie was. Uit gesprekken met het MARIN, de werkconferenties en rondetafelgesprekken blijkt juist dat de hoeveelheid geld waarover nu wordt gesproken, lang niet meer voldoet aan de norm die eerder is afgesproken. Het Ministerie van I en M is natuurlijk medeverantwoordelijk, want het is verantwoordelijk voor de strategie van maritieme zaken. De bijdrage is echt door het ijs gezakt met alle consequenties van dien voor onze scheepsector en de expertise. Ik kom zeker met een motie om deze zaak boven water te houden, al zou het alleen maar voor een volgend kabinet zijn.

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

Het is belangrijk dat mevrouw Jacobi dat rapport opvraagt, maar ik weet niet of het al is uitgebracht. Zeker, ik ben verantwoordelijk voor de maritieme strategie. Ik acht het ook van belang dat de kennisinstituten worden ondersteund. Verder ben ik ook van mening dat het belangrijk is om daarin te investeren. Ik leg nu uit waarom er de afgelopen jaren is bezuinigd. Het is ook bekend dat wij onze budgetten hebben overgeheveld naar het Ministerie van EZ. Het kabinet besluit tot die bezuinigingen en wij zijn daar alle verantwoordelijk voor. Nogmaals, het Ministerie van EZ heeft in beeld gebracht of die afspraken zijn waargemaakt. Volgens mij is het rapport nog niet uit of net uit. Het is van belang om het langs die lijn te laten lopen voordat er in «mijn» VAO een motie wordt ingediend. Ik meen dat het belangrijker is een positief advies voor een nieuw kabinet te formuleren.

Met de opsomming van de budgetten geef ik aan dat er naast de reguliere budgetten, ook veel projectbudgetten worden verstrekt waarmee interessante dingen worden gedaan. Ik kan me echter wel voorstellen dat er zorgen zijn over de vraag hoe sterk de partijen zijn.

## **Voorzitter: Jacobi**

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

Tot slot kom ik op de vraag wat wij doen aan het opruimen van recreatieboten. Die worden opgeruimd als ze in rijksvaarwegen liggen en een risico opleveren voor de veiligheid. Dit gebeurt niet zo vaak. Als recreatieboten in jachthavens en gemeentelijke wateren liggen, is het de plicht van de gemeente of de beheerder van de jachthaven om dat te doen. Het is de plicht van de eigenaar om de boot op te ruimen en hij moet daarop worden aangesproken door de beheerder van de jachthaven of de gemeente.

Een van de woordvoerders sprak over het schofterig gedrag van de bergers tegenover de KNRM. Ik zou eerder spreken over onenigheid, maar als er sprake is van schofterig gedrag, dan keur ik dat natuurlijk af. Dergelijk gedrag wordt in het verslag van actie geregistreerd door de kustwacht. Gedrag is niet per definitie strafbaar. Als er strafbaar gedrag wordt vermoed, wordt handelend opgetreden door de handhavende diensten die daartoe bevoegd zijn zoals de politie en de KMar. Dit zal ook in de reguliere werkprocessen worden geregistreerd. De Kamer kan daarin inzicht krijgen in de meldingen.

Dan is er nog gevraagd naar de bemiddeling. De heer Van Helvert heeft opgemerkt dat ik het gesprek ben aangegaan en dat de kustwacht als bemiddelaar is opgetreden, maar dat dit niet tot een oplossing heeft geleid. Hij vraagt nu waarom ik geen geschillencommissie instel. Ik ben voorstander van het inrichten van een geschillencommissie en ik vermoed dat dit voor alle partijen geldt. De HID (Hoofdingenieur Directeur) van RWS Zee en Delta is hier eerst op af gestuurd, omdat je het eerst met elkaar

eens moet zijn over het beoordelingskader en de vraag. Je kunt geen geschillencommissie installeren als de partijen zich niet bij voorbaat committeren aan de uitkomst van een onderzoek door die commissie. Het gesprek heeft er niet toe geleid dat men het eens is over het beoordelingskader en de bijbehorende vraagstukken zoals de normen voor een commissie. Dat maakt het complex om zo'n commissie in te stellen. Wij kunnen een en ander natuurlijk zelf verzinnen, maar als niemand zich daaraan committeert, schiet het natuurlijk nog niet op. Ik ben bereid om nog een keer een gesprek te organiseren om te bekijken of wij zover kunnen komen. Ik zal dan van tevoren de vragen definiëren, maar dat heb ik de vorige keer ook al gedaan. Ik wil de partijen nog eens bij elkaar roepen om na te gaan of een beoordelingskader voor zo'n commissie wordt gedeeld. Als dat niet zo is, kunnen wij natuurlijk stoer en stevig een commissie benoemen, maar als niemand zich aan haar bevindingen houdt, schiet het ook niet echt op. Dat is het dilemma waar ik mee worstel. Ik snap heel goed dat de heer Van Helvert zegt dat dit niets oplevert, maar dit is het speelveld. Ik ben dus bereid om de partijen nog een keer bij elkaar te roepen.

**De voorzitter:**

Er is straks nog gelegenheid voor een korte tweede termijn, maar de Minister wil nog op drie punten ingaan.

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

Vier punten, voorzitter.

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

Ik wil een punt van orde maken. De Minister heeft gesproken over onaardigheden van de berger tegenover de KNRM. Laat ik vooropstellen dat het niet om één maar om meerdere bergers gaat. Daarnaast komen de onhebbelijkheden van twee kanten. Beide doen goed werk, zowel de KNRM als de bergers, ...

**De voorzitter:**

Dit is geen punt van orde.

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

Nee, dat is waar. Ik zou het echter onterecht vinden als dit ongezegd blijft, want de partijen kunnen zich hier niet verdedigen.

**De voorzitter:**

Heel goed, maar het is geen punt van orde. De Minister vervolgt haar betoog.

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

Excuses!

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

Daarom heb ik ook gezegd dat mij werd gevraagd naar het schofterig gedrag van de bergers tegenover de KNRM, maar dat ik liever spreek over onenigheid tussen beide partijen.

De Kamer had nog een tweede antwoord tegoed over het spoelen van tanks op zee. Zeeschepen doen dat omdat in de havens geen paraffine mag worden geloosd. Het afgeven van paraffine in de haven kost geld. Nu mag paraffine nog wel op zee worden geloosd en daarom gaan de schepen naar zee. Het is dus een kwestie van geld. In IMO-verband wordt thans gewerkt aan een verbod op het lozen van paraffine op zee. Dan kan uiteindelijk handhavend worden opgetreden. Dat is belangrijk voor Nederland, want de gestolde paraffine spoelt ook op de Nederlandse stranden aan en dat heeft negatieve gevolgen voor de natuur.

Diverse partijen hebben gevraagd of de windmolens niet dichterbij kunnen worden geplaatst zodat onze offshoresector daarvan kan profiteren. Ik zie grote kansen voor de offshoresector in de havens zelf. Windmolens moeten worden geplaatst en onderhouden en havens bieden daarvoor geschikte locaties; ze zijn er ook allemaal mee bezig. Uit de inbreng begrijp ik dat er sprake is van een nadere fasering van de windmolenparken. Ik verwacht dat in die fasering meerdere belangen een rol spelen. Mijn collega van EZ houdt zich daarmee bezig. Ik kan dus niet zeggen dat wij kiezen voor sector A of sector E zoals gevraagd. Dit wordt bij EZ bepaald en er speelt waarschijnlijk meer mee dan alleen de kansen voor de offshoresector. Ik zal de suggestie doorgeven dat je op een slimme manier kunt kijken naar de fasering van windmolenparken, ook met het oog op het belang van de havens en de offshoresector. Er is gevraagd naar mijn reactie op het voorstel van de regio inzake Westgat. Wij hebben dit besproken bij de behandeling van de nota MIRT. Het is bekend dat verdieping van de vaargeul in dit dynamische gebied ingewikkeld is, omdat de geul steeds weer dichtslibt. Dit heeft geen nationale prioriteit. Desalniettemin heb ik gezegd dat ik bereid ben om via RWS de huidige monitoringsprogramma's voor beheer van de vaargeul na de verdieping te intensiveren en daarvoor de kosten te betalen nu blijkt dat de regio bereid is om verdieping van de vaargeul als pilot te betalen, en als de regio de vergunningen rond krijgt. Hiermee heb ik uitvoering gegeven aan de motie-Jacobi/De Boer op dit punt. Dan is nog gevraagd wat RWS doet om slimmer en effectiever te handhaven op snelvaren en welke moderne technieken beschikbaar zijn. De RWS zet op meerdere vlakken in om de handhaving op het water sneller en effectiever te maken. De beperkte handhavingscapaciteit wordt ingezet op basis van risicoanalyses. Daarnaast wordt nauw samengewerkt tussen de handhavingdiensten zoals de nationale politie, Douane, Koninklijke Marechaussee en andere diensten. Ook in 2017 word ingezet op extra handhaving: in 2016 zijn 101 diensten meer uitgevoerd dan in 2015. Wij hebben de handhavingstijden verschoven om beter aan te sluiten bij de vaartijden van de vaarweggebruikers; je moet natuurlijk handhaven als er wordt gevaren. Wij hebben de effectiviteit van het toezicht vergroot door naar de vaarweggebruikers nadrukkelijker te communiceren over handhaving. De betrouwbaarheid, juridische aspecten en privacy van nieuwe technieken zoals AIS en drones vergen natuurlijk speciale aandacht. Ik kijk wel naar die mogelijkheden. Ik meen dat ik hiermee antwoord heb gegeven op alle variavragen, ook de vragen waarvan ik eerder heb gezegd dat ik ze nog even zou aanhouden.

**De voorzitter:**

Zo niet, dan merken we dat zo op in onze eigen tweede termijn. Ik stel voor dat wij beginnen met een minuut per persoon. Dan zien wij wel hoever wij komen.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de antwoorden op onze vele vragen over diverse onderwerpen. Ik hoorde haar zeggen dat EZ met een positief advies naar het MARIN gaat kijken. Dat is een goede ontwikkeling, die de VVD steunt als dit onderwerp eventueel later op de formatietafel terugkomt.

Ik ga ruggenspraak houden over de inspectiekosten en me daarop beraden. Daar kom ik op terug. Ik overweeg een motie, maar dat kan ik nog niet met zekerheid zeggen.

Het is goed dat incidenten met bergers en de KNRM geregistreerd worden, zodat we meer inzicht krijgen in hoe het zit en eventueel afwijkend gedrag kunnen beboeten. Het is goed dat de Minister net zei dat ze er nog een keer over in gesprek gaat. Uiteindelijk moet je het met elkaar samen doen.



Er staat nog een laatste vraag van mij open over de toegenomen kosten voor het certificeren van de bruine vloot en Commercial Cruising Vessels, of misschien begreep ik het antwoord niet helemaal.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik heb nog een variapuntje vergeten in eerste termijn, maar ik zie wel of de Minister dat aankan, namelijk over de afhandeling van containers bij terminals. We krijgen klachten dat de punctualiteit te wenselijk overlaat. Kan de Minister via het havenbedrijf harde afspraken maken over de punctualiteit van de containerafhandeling voor bedrijven? Ik vraag me in relatie tot de Rijnvaartcommissie af of de Minister de motie-Smaling/Jacobi als uitgevoerd beschouwt. Krijgt die motie nog een vervolg, of moet ze mevrouw Jacobi een keer meenemen om zaken voor elkaar te krijgen bij de binnenvaartpartners? Anders loopt het een beetje dood en dat moeten we niet hebben.

De Minister is niet enthousiast over veilingsysteem AGORA. Ik zou heel graag een pilot willen om te bekijken of dit werkelijk tot een transparanter systeem leidt, of je zo rust in de tent krijgt, of er minder leeg wordt gevaren en of het per saldo goed is voor het milieu. Ik roep de Minister daartoe op en wil daar een VAO aan vastknopen, maar ik geloof dat mijn vriend Martijn van Helvert dat al heeft aangevraagd. Ik laat het VAO van het antwoord van de Minister afhangen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van een aantal vragen. Naar aanleiding van dit algemeen overleg zal ik er de Energie-agenda nog een keer nauwkeurig op nalezen om te bezien of het gaat om wat ik heb bedoeld met betrekking tot het duurzaamheidsfonds. Ik denk met betrekking tot het VAO nog even na over de zondag, waarover de Minister de mooie opmerking maakte dat je toch niet zou moeten willen dat iemand de hele zondag beschikbaar is. Ik denk dan: waarom niet?

Tot slot kom ik op paraffine. De Minister heeft me wakker geschud. Ik schrok van het feit dat je dit niet eens mag laten schoonmaken in de haven.

De **voorzitter**:

De Minister zei dat het geld kost.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Nou, ik ben benieuwd wat de Minister bedoelde, maar volgens mij gaf ze aan dat het niet kan. Ik vraag me af in welke mate we moeten wachten op een verbod, of dat we zelf kunnen besluiten om marktpartijen of de haven uit te nodigen om het wel in de haven schoon te maken. Anders blijft het voortduren.

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

Voorzitter. Ik heb het antwoord op mijn vraag om het windmolenpark te beginnen bij gebied E en C en niet bij F niet precies gehoord, maar misschien heb ik niet goed opgelet.

De Minister zegt toe opnieuw het gesprek te willen aangaan over redden en bergen. We hebben de bergers en de KNRM hard nodig. Zoals in de motie wordt verzocht, dring ik erop aan om een onafhankelijk iemand het gesprek te laten aangaan, niet de Kustwacht. De Minister kan dat zelf zijn, maar ook iemand anders. Er moet gestart worden met de geschillencommissie, want die kan de wettelijke kaders op zee handhaven, of het onderwerp in ieder geval bespreekbaar maken zodat de wet gehandhaafd wordt. Ik wil daar de Minister iets sterker bij zien.

Ik kom bij transparantie in de markt. Eerst kon het niet, daarna lag het niet voor de hand en nu krijgen we na de verkiezingen een brief. Ik zou willen

dat de Minister begint met dit wettelijk te regelen. Als zij dat niet doet, begint de Kamer gewoon zelf alvast. Een brief over de vergelijking met andere markten is prima, maar we moeten gewoon zorgen dat dit geregeld wordt en dat er geen onduidelijkheid over bestaat. Ik kom bij de superjachten, waar volgens mij onduidelijkheid over is. De technische regelgeving is inderdaad aangepast. Dat loopt nu al. Die regelgeving is in werking getreden om Nederland interessanter te maken voor de industrie rond commerciële superjachten. We moeten nu wel de boer op met die regels. Landen als Portugal en Malta zijn allang van wal gestoken en slechts aan de kim zichtbaar...

**De voorzitter:**

Uw minuut is voorbij.

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

... ergens tussen windmolengebied A en B. Nog tien seconden, voorzitter. Een taskforce is noodzakelijk om met alle marktpartijen een marktplan te maken. Dat is wat wij willen.

**De voorzitter:**

Uw tien seconden zijn ook voorbij.

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

Het NFIA, het Nederlands investeringsagentschap, moet ook aan de slag. Daar wil ik een taskforce voor. Dat staat op mijn to-dolijstje, naast het MARIN, maar daar gaat de Partij van de Arbeid vast nog op in.

**Voorzitter: Remco Dijkstra**

**Mevrouw Jacobi (PvdA):**

Voorzitter. Ik begin inderdaad met het MARIN. Het is heel belangrijk dat er tussen nu en het aantreden van het nieuwe kabinet een fundament ligt van dit parlement naar het volgende. Ik stel voor om met een motie te komen, om dat fundament te leggen als een belangrijk advies.

Ik kom bij de zorgen over de Arctische regio, bij de Noordpoolkwestie. Ik ben blij dat Nederland steun gaat geven. Ik wil dat zwaar omarmen.

Ik zou heel graag willen dat het overleg tussen de KNRM en de bergers spoedig wordt voortgezet en de geschillencommissie er gewoon komt. Dat is heel belangrijk en dat wil iedereen ook. We zouden dat voor eind maart voor elkaar moeten willen hebben, want het nieuwe seizoen komt eraan.

Ik ben heel ongelukkig met het antwoord over de boetes. De werkelijkheid van de Minister ligt volgens mij heel ver weg van de werkelijkheid in de praktijk. Mogelijk kan ik daarom een oproep doen om er alsnog naar te kijken.

Ik steun heel erg het pleidooi van de SP-fractie en de CDA-fractie voor transparantie. Een pilot met AGORA zou een heel goede richting zijn. Ik heb nog geen antwoord gehad op mijn opmerking dat vanuit de provincie Fryslân wordt opgemerkt dat het lijkt alsof bij het T&T-programma de provinciale vaarwegen weggedrukt worden ten gunste van de rijksvaarwegen. Daar zou ik graag een antwoord op krijgen. Als dat niet nu kan, krijg ik het zo nodig graag schriftelijk.

**Voorzitter: Jacobi**

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

Voorzitter. Ik wil eerst ingaan op de opmerkingen van de VVD en de PvdA over het MARIN. Het is hiermee niet geregeld, zoals de VVD zei. Ik gaf aan dat EZ naar aanleiding van de discussie in de Kamer een rapport heeft laten maken om te bezien of we nu wel of niet voldoen aan de spelregels

die we zelf opgesteld hebben. Dat rapport ken ik zelf niet. Ik heb net ook gehoord dat het bestaat. Naar aanleiding van de discussie met mevrouw Jacobi heb ik daarom gevraagd of het onderwerp in de commissie voor EZ kan worden afgehandeld, want daar zal het rapport ook worden afgehandeld. Als de Kamer er moties over wil indienen, vraag ik om dat in die commissie te doen, want anders praten we een beetje langs elkaar heen. Het gaat daarnaast niet alleen om het MARIN, maar ook breder over andere onderzoeksinstituten. Als de Kamer een signaal wil geven aan een volgend kabinet, kan dat natuurlijk altijd, maar het is wel van belang dat de Kamer kennisneemt van de achterliggende inhoud. Die staat in het rapport.

De VVD gaat zich nog even beraden over de inspectiekosten voor de NVWA. Ik heb de Kamer al gevraagd om ook goed te kijken naar de plek waar die discussie gevoerd wordt.

Voor de bergers is de Kamer bij mij helemaal op de goede plek. Ik heb al aangegeven dat incidenten worden geregistreerd. Dat is ook goed. Voor het oplossen van de problematiek, waarover de heer Van Helvert, mevrouw Jacobi en anderen over spraken, zal ik een onafhankelijk persoon sturen om wederom het gesprek aan te gaan. Nogmaals, er is geen enkele onwil mijnerzijds om een geschillencommissie op te zetten, maar dat heeft pas zin als de partijen aanvaarden dat een geschillencommissie iets oplost. We kunnen alvast mensen benaderen om de druk er een beetje op te zetten en bekijken waar men sowieso juridisch gezien aan moet voldoen, maar het is wel van belang dat men samen formuleert wat men onderzocht wil hebben en waar men zich aan committeert. Ik zal daar een onafhankelijke persoon op zetten, zoals ook werd gevraagd. Eind maart is heel krap. De vorige keer heeft het een halfjaar geduurd voordat de partijen aan tafel zaten. Je kunt je afvragen waarom dat zo lang moet duren, maar dat gebeurde omdat de een na de ander zei niet aan tafel te willen. Ik wil er heel graag bovenop zitten, maar ik kan ze niet aan hun haren aan tafel slepen. Ik doe mijn best om het zo snel mogelijk af te handelen. De Kamer wisselt per half maart, maar ik zit voorlopig nog wel even hier tot er een nieuw kabinet is.

De kosten voor certificering spelen niet voor de Commercial Cruising Vessels. De certificeringskosten speelden voor de bruine vloot en de skûtsjes. Daar heb ik volgens mij antwoord op gegeven.

De SP heeft gevraagd naar de afhandeling van containers. De terminals hebben zelf belang bij een goede containerafhandeling. De kinderziekten van de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 worden of zijn verholpen. Die waren er in het begin inderdaad. Ik denk niet dat het ministerie daarop moet gaan sturen. Het havenbedrijf kijkt er zelf naar, want als het dat niet goed doet, krijgt het minder klandizie en schiet het zichzelf in de voet. Ik weet dat het havenbedrijf in de zaal zit en de oproep heeft gehoord, dus ik denk dat het bericht is aangekomen.

De SP heeft gevraagd of de motie-Jacobi/Smaling over de CCR nu is afgehandeld. Ik heb gedaan wat in de motie is gevraagd, maar ik vind dat we per maatregel aandacht moeten blijven vragen, zeker als het gaat om harmonisering met EU-regelgeving, voor de effecten voor de verschillende categorieën. We moeten passende maatregelen bepleiten. Je kunt geen algemene uitzondering maken. Dat is internationaal niet haalbaar. Je moet er wel per maatregel voor blijven pleiten. Je kunt dus zeggen dat de motie een continue uitvoering kent. De Kamer moet zelf bekijken of de motie op de lijst blijft staan of dat ze haar als afgehandeld ziet, maar ik blijf er permanent aandacht voor houden.

De SP heeft gevraagd om een pilot met AGORA. Ook mevrouw Jacobi heeft daarom aan het eind nog gevraagd. Ik heb al eerder gezegd dat het mogelijk is om dat vrijwillig te doen. Het Rijk hoeft daar dus geen pilot voor te houden. Dit gebeurt al op diverse platforms. AGORA is een voorstel van een bepaalde club. Men kan dat zelf oppakken. Ik ga dat niet verplichten, want dat zou betekenen dat ik partijen verplicht om eraan

deel te nemen. Het is aan de partijen zelf om het op te pakken als ze het willen. Er ligt ook geen belemmering voor.

D66 heeft een opmerking gemaakt over de Energieagenda. Als het goed is, staat het er duidelijk in. Mocht het niet goed zijn, verwacht ik dat mevrouw Belhaj er meteen over bij mij op zal terugkomen.

Dan de zondag. Ik vind echt dat als iets zich maar enkele malen per jaar voordoet, je het efficiënter moet regelen. Ik denk dat het heel goed is om een piepsysteem te organiseren. Dat is een oplossing voor het probleem. Ik zal nog één keer duidelijk zeggen hoe het zit met paraffine. Je mag het wel afleveren in de haven, maar dat moet dan bij de havenontvangstinstallatie gebeuren en dat kost geld. Men mag het niet lozen in de haven. Dat is wat ik zei. Je mag het wel lozen op zee. Dat is natuurlijk heel raar: je mag het niet dicht bij land lozen, maar wel verder van het land af. In de haven moet je dus naar de havenontvangstinstallatie. Dat kost geld, dus vaart men liever naar zee. Dat is het probleem. Mevrouw Belhaj heeft het heel goed door: het is gewoon een kostenverhaal. In IMO-verband wordt nu gewerkt aan het verbieden van lozen op zee. Dan zijn we van het probleem af, want dan moet men het wel ergens laten.

Het CDA heeft gevraagd naar het windmolenpark. Ik heb daar al over opgemerkt dat er naast de belangen van de offshore wellicht ook andere belangen zijn. EZ behandelt dit onderwerp. Ik zal bij EZ aandacht vragen voor een slimme fasering. Ook andere elementen zouden een rol kunnen spelen bij de keuze om bij punt A of punt B te beginnen, zoals de ontsluiting.

Ik kom op het wettelijk regelen van de transparantie in de binnenvaart. Ik heb al aangegeven daarvan geen voorstander te zijn. Ik heb ook uitgelegd waarom ik denk dat het onhandig is. Ik heb aangeboden daar een brief over te schrijven. Het CDA wil dat ik het toch ga doen. Ik zal dat merken. Ik zou het op prijs stellen als ik daar een inhoudelijke motivering voor kan geven en dat het CDA mij daar dus de tijd voor gunt. Het is aan de Kamer om te bepalen wat zij daarmee doet.

De heer Van Helvert heeft gevraagd naar de superjachten. Maken we daar wel voldoende vaart mee? Ik heb verteld hoe ik mijn bijdrage lever om de Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken voor CCV's. Daar heb ik geen taskforce voor nodig. De overige promotieactiviteiten liggen meer op het terrein van de markt. Het is prima als partijen als HISWA, KNVR en Haven Amsterdam hun krachten bundelen en hun eigen taskforce oprichten. Het is vooral mijn inzet om de wetgeving te verbeteren. Die gaat dus ook in per maart/april. Het register verbeteren kan ik ook zonder de taskforce. Ik heb al toegezegd dat ik met het NFIA zal praten over de mogelijkheden die het ziet om de CCV's in het buitenland te promoten en dat ik daarvoor de folder al aangepast heb. Het enige wat ik niet gepast vind, is mijn eigen mensen laten meereizen naar beurzen in het buitenland. Daarover heb ik al een opmerking gemaakt. Wij kunnen dus ook geen onderdeel uitmaken van de taskforce voor promotie. Ik vind het prima als marktpartijen dat met elkaar willen doen.

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

De **voorzitter**:  
We zijn al door de tijd heen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:  
Ik hoor de vraag dan misschien daarna.  
Ik heb nog vragen van de PvdA liggen. Ik ben al ingegaan op het MARIN. Mevrouw Jacobi was blij met mijn opmerkingen over het Arctisch gebied. Ook op de bergers ben ik al ingegaan.  
Mevrouw Jacobi is ongelukkig over de boetes.

Over het TENT-T programma kan ik zeggen dat regionale vaarwegen in aanmerking kunnen komen als ze op het TENT-T netwerk liggen. Ze moeten daarvoor een aanvraag indienen in Brussel. Zo'n netwerk is een samenhang van Europese vaarwegen. Het betreft vooral de grote vaarwegen. Als provinciale of regionale vaarwegen een rol kunnen spelen in de verbetering, kunnen ze meedraaien. Daar kunnen ze een aanvraag voor indienen. Wij ondersteunen hen bij die aanvragen. In het MIRT-overleg heb ik daar met de regio's overleg over. Er is dus geen belemmering voor. Dat een rijksvaarweg beter uitkomt in een Europees netwerk is niet zo heel gek.

**De voorzitter:**

Ik stel voor dat wij dit AO voortzetten in een verslag algemeen overleg. De eerste aanvrager – iet wiet waait is eerlijk weg – is de heer Van Helvert van het CDA; dat doen we gewoon. Dat maakt het een beetje goed dat hij zijn laatste vraag niet meer kon stellen.

De Minister heeft de volgende toezegging gedaan:

- Eind maart ontvangt de Kamer een brief over de transparantie van de markt voor de binnenvaart, inclusief een benchmark en een juridische analyse. Eind maart is 31 maart.

Ik dank iedereen voor zijn inbreng, net als de ondersteuning en de toehoorders voor hun bijzondere aandacht. Dat de scheepvaart weer in de vaart der volkeren zal voortgaan!

Sluiting 17.06 uur.