

Vergaderjaar 2017–2018

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 176

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 december 2017 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juni 2017 over veiligheidsysteem AGORA (Kamerstuk 31 409, nr. 158);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juli 2017 over maritiem Operatiecentrum Kustwacht (Kamerstuk 30 490, nr. 29);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juli 2017 over evaluatie crisisbeheersing en multidisciplinaire samenwerking aanvaring stuw bij Grave (Kamerstuk 29 668, nr. 43);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2017 met stand van zaken wijziging Wet Markttoezicht registerloodsen (Kamerstuk 34 230, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 augustus 2017 over markttransparantie binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 173);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2017 met reactie op verzoek commissie over het bericht «Ruzie in de Rotterdamse haven door falende ketenregie» (Kamerstuk 29 862, nr. 37);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2017 over diverse toezeggingen met het oog op het algemeen overleg Scheepvaart van 7 december 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 175);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 december 2017 met de reactie op het verzoek van het lid Kröger, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 5 december 2017, over frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven (Kamerstuk 29 862, nr. 38).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van der Linde
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Laçin, Van der Linde, Von Martels, Sienot, Van Tongeren en Wassenberg,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Ik open de vergadering. Aan de orde is een algemeen overleg Scheepvaart. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en uiteraard de luisteraars in de zaal welkom. Wij hebben slechts twee uur en ik tel nu al zes sprekers. We hebben afgesproken dat we een spreektijd van drie minuten hanteren. Laten we afspreken dat ik daar niet heel strak aan vasthoud, maar met vier minuten word ik onaangenaam. Laten wij maximaal twee interrupties in tweeën doen. U kent het wel: een korte, bondige vraag. Dan geef ik als eerste het woord aan mevrouw Van Tongeren van GroenLinks.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Mijn eerste vraag aan de Minister is of Rotterdam een soort witte pomp van West-Europa is. Want de bunkerprijzen daar liggen aanzienlijk lager dan in de andere havens. Dat verklaart ook de enorme populariteit van Rotterdam als haven. In het tv-programma Beerput Nederland zagen we waarom dat zo is. Er worden nog steeds ongelooflijke hoeveelheden rotzooi in de scheepsolie meegemengd, waardoor deze goedkoper is. Hoe zit dat nu, Minister? In 2010 heb ik daar samen met mijn collega van de SP, Paulus Jansen, al vragen over gesteld, evenals over de handhaving. Ik heb toen ook gevraagd of er voldoende capaciteit was en of daar regelmatig steekproeven op werden genomen. Ik ben benieuwd of dat nu aanzienlijk verbeterd is, of dat het tijdelijk verbeterd is en nu weer verslechterd is. Hoe zit dat, Minister?

Dan hadden wij zowel een petitieaanbieding alsook uitleg op de hoorzitting van mensen van de binnenvaart. Wat is de visie van de Minister daarop? Is er nou een overaanbod, waardoor een rendabele bedrijfsvoering niet mogelijk is? En als je, zoals de Minister ongetwijfeld is, een aanhanger bent van het marktprincipe, dan vind je dat de markt dat moet corrigeren. Of speelt er daadwerkelijk een ander probleem? Wat is de visie van de Minister daarop?

Ik begrijp dat de opbrengst van boetes die de ILT oplegt, rechtstreeks naar het ministerie gaat. Is dat niet een perverse prikkel? De boeteopbrengst zou, zoals het werkt bij Veiligheid en Justitie met wegverkeersboetes, niet meer moeten binnenkomen bij het ministerie dat de boetes ook oplegt. Het is ook bestuurlijke handhaving. Als je in beroep gaat, kun je alleen bezwaar maken op het proces maar niet op de feiten. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

GroenLinks wil, net als de Minister, vrachtauto's van de weg halen, zodat er wat kans is dat de files afnemen. Een binnenvaartschip kan heel veel containers tegelijk vervoeren en daarmee haal je direct heel veel vrachtauto's van de weg. Wat is het plan van de Minister daarvoor? Ik weet dat er een green deal aankomt, maar wat is haar visie om dat voor elkaar te krijgen? Gaan we bijvoorbeeld wegtransport wat duurder maken zodat binnenvaarttransport wat voordeliger wordt?

Wat is de visie van de Minister op het verduurzamen van de scheepvaart in zijn algemeenheid? Gisteren hoorden wij van deskundigen dat er nu toch wel een beweging is van schepen op stookolie naar schepen op lng. In hoeverre is dat een verbetering? Als we in 2050 ook op zee emissieloos

vervoer willen hebben, dan is het toch bijzonder onhandig om nu een hele zwik lng-schepen aan te gaan schaffen gelet op het feit dat schepen een lange afschrijvingstermijn hebben. Er moet namelijk een infrastructuur voor komen, er moeten aanvoerroutes voor die brandstof komen en er moeten tankplaatsen voor komen. Dat heb je dan voor 20, 30 jaar en daarna moet je er weer van af.

Ik heb nog twee laatste, korte vragen. Uit de hoorzitting kwam ook naar voren dat we de ene na de andere fantastische innovatie hebben om duurzamer te varen, zowel op de binnenvaart als op volle zee, maar dat die niet op de markt komen. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Mijn laatste vraag gaat over vlagstaten. Wij schijnen het uitdelen van Nederlandse vlaggen aan schepen mogelijkwerwijs aan private instellingen over te willen laten. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Is dat nou wel verstandig? Want het is toch wel een heel belangrijk ding of een schip onder jouw vlag mag varen. Onder welke omstandigheden, voorwaarden, zou de Minister dat willen doen? Wat zijn de voor- en nadelen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Dijkstra heeft daar een vraag over.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Van Tongeren herhaalt wat ze gisteren in het rondetafelgesprek zei, namelijk dat lng misschien niet zo'n goede zet zou zijn omdat we in 2050 helemaal van fossiel af moeten. Hoe kijkt zij dan terug in de tijd? Hadden we dan ook niet eerder van de steenkool af moeten gaan maar direct op zonnepanelen over moeten stappen? Daarvoor hebben we ook een transitiebrandstof gehad, zoals gas, wat lng in feite ook is. Hoe kijkt mevrouw Van Tongeren daartegen aan?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik vind dit een buitengewoon goede vraag van mijn collega van de VVD. Bijvoorbeeld in Afrika zie je dat die tussenstap overgeslagen wordt. Daar gaan mensen van geen licht in de huizen en dorpen direct over op zonne-energie. Het voordeel daarvan is dat je dus niet een heel elektriciteitsgrid hoeft aan te leggen met grote centrales, maar dat daar direct, lokaal energie wordt opgewekt. Je ziet daar dat gezinnen met een heel klein beetje zonne-energie een telefoon kunnen opladen, waarmee boeren de prijzen kunnen checken, waardoor zij van de middeleeuwen direct in de eenentwintigste eeuw terechtkomen. Dus ja, samen met de VVD ben ik enorm voor technologische innovaties. En tussenstappen, die wij wel genomen hebben, kunnen op andere plekken overgeslagen worden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Maar mevrouw Van Tongeren maakt een grote fout, want we zitten hier niet in Afrika. Wij hebben hier de infrastructuur op orde en wij kunnen overstappen op schonere energie. Mevrouw Van Tongeren wil toch niet beweren dat we gewoon nog met de stoomboot moeten gaan varen, totdat we in één keer op supergeavanceerd kunnen overgaan? Daar zit toch altijd een fase tussen? We moeten daar toch realistisch in zijn?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wederom een bijzonder goed punt. Wij zijn technologisch zo geavanceerd dat we kunnen voorzien dat het een onrendabele investering is om als tussenstap eerst nog die hele lng-infrastructuur op te tuigen, zowel voor binnenvaartschepen als voor zeeschepen. En ja, ik zou de scheepsbrandstof op dit moment echt willen vergelijken met de vuilste kolen die we hebben. Misschien is mijn collega van de VVD in de gelegenheid geweest om naar die documentaire van 2Doc, Beerput Nederland, te kijken. Dan zien je hoe erg het is. Kijk naar de vragen van mij en van

Paulus Jansen uit 2010. Toen was het echt ongeveer even erg. Dus graag snel die technologische vernieuwing, die technieksprong, en hup vooruit! Nederland met zijn trotse maritieme geschiedenis is bij uitstek het land dat dat kan doen: banen, export, innovatie. Ga ervoor, zou ik zeggen.

De heer **Sienot** (D66):

Dit is een heel kritisch punt wat ons betreft. Wij delen wel de analyse dat je zo schoon mogelijk moet proberen te varen en geen stappen moet zetten waar je spijt van krijgt. Tegelijkertijd denken wij dat de markt dat vooral zelf moet gaan oppakken. Die heeft gisteren ook heel duidelijk te kennen gegeven dat ze daar zelf mee aan de slag willen gaan op een manier die hun het beste past. Ik krijg het idee dat GroenLinks juist nu een techniek wil voorschrijven. Zou mevrouw Van Tongeren daarop willen reageren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Een bekende discussie waarbij selectief geshopt wordt, is bijvoorbeeld die over CCS, Carbon Capture and Storage, waarbij CO₂ uit de rookgassen van de industrie wordt gehaald en onder de grond wordt gestopt. Als iets het voorschrijven van een techniek is, dan is het wel CCS. Daarvan wordt in het regeerakkoord gezegd: wij willen dat en wij gaan daar fors geld voor uittrekken. Daarvan wordt ook niet gezegd: hoe doe je dat op de beste manier? Dit is een klassiek voorbeeld van een techniekeuze. Vroeger in de SDE+ stond dat de meest rendabele techniek voorgaat. Nee, dit nieuwe kabinet schrijft bij uitstek een techniek voor. Dus laten we dan voor alle dingen zeggen: we schrijven geen techniek voor. Of laten we, omdat de werkelijkheid nou eenmaal pragmatisme vereist, zeggen: op sommige momenten moet je gewoon wel aangeven wat de richting is en welke techniek het gaat worden.

De heer **Sienot** (D66):

Om te beginnen had GroenLinks CCS in haar eigen verkiezingsprogramma staan, en behoorlijk fors. Waarom? Omdat de klimaatdoelen op dit moment simpelweg nog niet op een andere manier gehaald kunnen worden. Het gaat dus niet zozeer om voorschrijven maar om het stellen van een duidelijk doel en bekijken op welke manier je dat het beste kunt halen. In het regeerakkoord staat een indicatieve tabel van bestaande technieken waarmee we die Parijsdoelstellingen kunnen halen. Of het nou gaat om energie in het algemeen of om de scheepvaart in het bijzonder: we moeten samen met de markt afspraken maken in een energieakkoord of in een green deal. Is mevrouw Van Tongeren het met D66 eens dat we beter de markt zelf in een green deal kunnen laten uitdokteren hoe hij de stevige doelstellingen die het Rijk stelt, kan halen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik voer graag de klimaatdiscussie, maar misschien kunnen we dat na het AO Scheepvaart met een kopje koffie doen. Als je kijkt naar alle grote technologische innovaties in de geschiedenis, dan is het ofwel het leger ofwel de overheid die daar altijd mee start. Kijk maar naar computers. Wie begon daarmee? De magnetron, e-mail, al die grote doorbraken worden in eerste instantie door de overheid gestart. Het is never nooit de markt die op een vraag reageert. We krijgen continu de vraag van de markt om een gelijk speelveld. Dat hoorden we gisteren ook in de hoorzitting. Die krijg je alleen als je stuurt op waar je heen wilt. Soms is dat met techniek, soms is dat met wet- en regelgeving en het stellen van normen, en soms is dat met een doelstelling. Dat zit ook in het huidige regeringsbeleid. Daar is niks mis mee; dat is een pragmatische, moderne oplossing.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voor de rest geen interrupties? Dan is het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het belooft een boeiende vergadering te worden: Afrika, de middeleeuwen, alles is al voorbijgekomen. Ik probeer er nog een dimensie aan toe te voegen. We zullen zien waartoe dat gaat leiden. De onderhandelingen over CO₂-reductie in de zeescheepvaart brengen ons bij het probleem dat schepen een lange economische levensduur hebben: gemiddeld 25 jaar, tegenover 5 jaar voor een vrachtwagen. Mevrouw Van Tongeren zei het ook al. De schepen die nu gebouwd worden en niet CO₂-vriendelijk zijn, gaan tot 2043 in de vaart. Hoe gaan we het voor elkaar krijgen dat daar op tijd een kentering in komt? Daar komt natuurlijk bij dat het een internationaal probleem of een internationale uitdaging is; het is maar net hoe je het noemt. Als we heel specifiek inzoomen op de binnenvaart, dan is verduurzaming maatwerk. En meten aan de pijp is een hulpmiddel om inzicht te krijgen in de actuele uitstoot. Door als overheid doelstellingen te formuleren kan elke binnenvaartondernemer de toepassing kiezen die past bij zijn schip en zijn vaarprofiel. Wij zijn dus een groot voorstander van echt maatwerk. Maar hoe krijgt de verlader inzichtelijk hoe duurzaam het schip is dat hij inhuurt voor zijn transport? De Green Award kan een hulpmiddel zijn. Een kleine stap is het om dit uit te breiden naar onderscheid naar uitstoot. Een verlader zou eigenlijk verleid moeten worden om een duurzaam schip te gebruiken. Wij denken dat het belangrijk is dat de verlader bekendheid krijgt met de mogelijkheden van de binnenvaart. Daarbij zal de overheid een rol kunnen spelen, zo denken wij. Als het gaat om de ... Ah, het is 10.15 uur.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we even wachten tot de aanvangsbel van de plenaire vergadering uitgeluid is. Dat duurt ongeveer een minuut. Meneer Von Martels, vervolgt u uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):
Hoeveel tijd heb ik nog?

De **voorzitter**:

U hebt twee minuten verbruikt.

De heer **Von Martels** (CDA):
Oké, dank u.

Verbeteringen aan het Nederlandse scheepsregister zijn wenselijk. Het is prima dat dat opgepakt wordt, want reders kiezen uitsluitend voor de Nederlandse vlag als die aantrekkelijk genoeg is. We voelen dus de concurrentie van andere landen. De Nederlandse vlag staat nu nog bekend als een kwaliteitsvlag. We kunnen niet achteroverleunen en denken dat het wel goed zit. Hoe gaat de Minister de promotie en de acquisitie van het Nederlandse register doen? En hoe gaat de Minister de concurrentie met de Britse vlag aan? Daar valt veel concurrentie te verwachten.

De Wet markttoezicht registerloodsen functioneert niet goed. De registerloodsen zijn ondernemers maar ze hebben geen concurrenten. In de praktijk zijn zij dus monopolist. Dit is risicovol voor het Nederlandse vestigingsklimaat aangezien ook de kosten van loodsdiensten relevant zijn voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse zeehavens. Wat gaat de Minister daaraan doen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vind dat punt van het register en de vlag waaronder je vaart heel interessant. Ik ben benieuwd naar de mening van mijn collega. Hoe moet het geregeld worden? Wat zou de ideale manier zijn om dat te doen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik moet eerlijk bekennen dat ikzelf de ideale manier nog niet gevonden heb. Daarom ben ik juist zo benieuwd hoe de Minister daartegenover staat. Wij zitten nog in de fase dat we ons afvragen: welke kant moeten we nou precies op? We constateren wel iets, maar we hebben nog niet het juiste recept gevonden om te bedenken welke kant het nou precies op zou moeten gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb begrepen dat er een wetsvoorstel ligt. Ik ga er maar van uit dat u dat wetsvoorstel steunt. Of u heeft nog niet de kans gehad om daarnaar te kijken en u wilt een toelichting op het wetsvoorstel van de Minister.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat laatste is helemaal juist. Ik stel juist de vraag: welke kant zou het uit moeten gaan? Daarop wil ik ook een antwoord. Ook wil ik graag van de Minister horen welke richting zij voor zich ziet. Dat is voor ons ook van wezenlijk belang om echt zelf definitief te kunnen kiezen welke kant het op zou moeten gaan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

De Minister schrijft dat zij eind 2018 een wetsvoorstel naar de Kamer stuurt. Dat is dus over een jaar. Hoe ziet de planning er concreet uit? Zou dat niet te versnellen zijn? Daarnaast is er nog een ander voorstel over de loodsen: de loodsplicht nieuwe stijl. Dat project loopt ook al jaren. Wij hoorden dat het ministerie in de zomer een informeel concept-AMvB en een concept-ministeriële regeling aan alle stakeholders heeft gestuurd. Tot 1 december jongstleden konden stakeholders hierop reacties inbrengen. Hoe ziet de verdere procedure eruit en wat is de planning? Wanneer krijgt de Kamer de definitieve AMvB in een voorhangprocedure?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb toch even een vraag aan mijn collega van het CDA over zijn opmerking over het loodswezen. Hij constateert dat daar geen enkele concurrentie is. Maar hij weet toch ook wel dat ze gewoon gecontroleerd worden door de ACM? Sterker nog, ons loodswezen heeft een concurrerend tarief met heel Europa. Ons loodswezen is een van de beste van Europa of misschien wel het beste van Europa. Daardoor wijken juist heel veel schepen uit naar Rotterdam. Kan mijn collega van het CDA daar eens op reageren?

De heer **Von Martels** (CDA):

Uit de verhalen die ik hoor, blijkt dat ze momenteel wel degelijk concurrerend zijn, maar mij gaat het vooral om de toekomst. Hoe zorgen we ervoor dat het Nederlandse bedrijfsleven wat dat betreft nog steeds in een goede concurrentiepositie blijft? Daar zijn mijn vragen met name op gericht.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voor alle duidelijkheid. Ik kreeg het idee dat mijn collega van het CDA stelde dat er geen concurrentie is voor het loodswezen en dat ze daardoor bijvoorbeeld de prijzen kunstmatig hoog zouden houden. Dat idee willen wij toch wel bestrijden, want de ACM oefent er wel degelijk controle op

uit, opdat dit absoluut niet gebeurt. Ik hoop dat mijn collega van het CDA dat met mij eens is.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik breng ook duidelijk naar voren dat de huidige situatie risicovol is en dat we dus wel degelijk moeten bepleiten dat de monopoliepositie van de loodsen een gevaar zou kunnen zijn. Daar moeten we dus voor blijven waken. De controle kan momenteel wel degelijk heel goed zijn. Dat moet dan vooral zo blijven. Laten we dat met z'n allen constateren.

De **voorzitter**:

U hebt nog een flintertje tijd over om uw betoog af te ronden.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik kom, tot slot, op de onredelijkheid van het boetebeleid voor de binnenvaart. De binnenvaart ervaart een onevenredig grote controledruk op de binnenvaartsector, met extreem hoge gefixeerde boetes voor relatief kleine vergrijpen. Daar komt bij dat omstandigheden zoals goed zeemanschap of onvoorziene zaken onvoldoende meewegen in het boetebeleid. Wat is de visie van de Minister op die gevoelens? Is dat gevoel onterecht? Of stelt men zich aan? De binnenvaart vraagt of de hoogte van de boetes proportioneel gemaakt kan worden, zodat het in verhouding tot het behandelde economische voordeel komt. Staat de hoeveelheid controles in de binnenvaart wel in verhouding tot de hoeveelheid controles in het wegvervoer? Dat is mijn laatste vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Van Aalst een vraag heeft. Daarna is er een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We hebben het hier al vaker gehad over het boetebeleid voor de binnenvaart. De PVV heeft toen ook een motie ingediend om daar wat aan te doen. Die motie heeft het CDA niet gesteund. Kan mijn collega van het CDA aangeven waarom het CDA die motie toen niet steunde en nu aandacht vraagt voor het boetebeleid?

De heer **Von Martels** (CDA):

Historisch besef is wel heel belangrijk, geloof ik. Ik weet niet wanneer het voorstel van de PVV er is gekomen. Het begon al in de middeleeuwen, maar zolang is het niet geleden dat de PVV die motie heeft ingediend. Ik zal inderdaad moeten nagaan waarom mijn collega's die motie destijds niet hebben gesteund. Ik ken die motie ook onvoldoende om daar een oordeel over te kunnen vellen. Wie weet kunnen we elkaar in de toekomst wel vinden op dit punt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is een motie die zeer kort geleden door mijzelf is ingediend. Die motie is niet gesteund door het CDA. Maar ik ben blij dat er in ieder geval een opening is om een dergelijke motie de volgende keer wel te steunen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Von Martels, wilt u daar nog op reageren?

De heer **Von Martels** (CDA):

U weet zelf hoe het met moties gaat. Soms kan één woord heel duidelijk het verschil maken tussen wel steunen en niet steunen. Maar als we elkaar op hetzelfde punt kunnen vinden, dan is dat hoopvol voor de toekomst als het gaat om dit onderwerp.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben ontzettend blij dat het CDA ook het boetebeleid voor de binnenvaart aanstipt. Daar vragen wij ook al langer aandacht voor. Maar mijn vraag gaat niet daarover. Mijn vraag aan de heer Von Martels gaat over de markttransparantie in de binnenvaart. Wij hebben gisteren ook de heer Verdonk hier gehad. Hij is eigenaar van het duurzame schip ms Anda. Ook hij pleit voor een systeem waarbij schippers meer inzicht hebben in de vracht en in waar ze die vracht kunnen ophalen, zodat ze minder leeg hoeven te varen. Onze voorgangers, de heer Smaling en de heer Van Helvert, hebben samen ook moties ingediend om meer markttransparantie te creëren. Ik heb niet gehoord dat de heer Von Martels in zijn bijdrage iets zei over markttransparantie. Vandaar mijn vraag: hoe staat het CDA daar nu in en wat wil het daaraan doen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zat gisteren ook bij die hoorzitting, dus datgene wat u nu naar voren brengt, heb ik ook goed tot mij genomen. Het lijkt mij ook voor de hand liggend dat er gezocht moet worden naar oplossingen. Ik zou alleen maar willen voorstellen om als parlementariërs te kijken hoe we samen met het bedrijfsleven tot heel gerichte oplossingen kunnen komen, zonder definitief te kunnen zeggen: die kant moet het op. Maar ik heb het wel degelijk tot me genomen en het ook geconstateerd.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij te horen dat het CDA het in ieder geval heeft gehoord en het ook tot zich neemt en er iets mee wil doen. Ik hoop dat het CDA ons zal steunen als wij met voorstellen komen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat is vice versa ook zo, hoop ik.

De heer **Laçin** (SP):

Eén woord kan het verschil maken.

De **voorzitter**:

Daarmee is de inbreng van de heer Von Martels voltooid. Dan is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Uit mijn inbreng bij de begroting zal duidelijk zijn geworden dat het aanpakken van de files topprioriteit moet zijn van deze Minister. Dat geldt niet alleen voor de files op de weg maar ook voor de files bij de containerterminals. Volgens de logistieke sector is hier inmiddels sprake van een structureel probleem. Havenbedrijf Rotterdam vindt dat blijkbaar ook, want dat heeft een soort prijsvraag uitgeschreven, met een beloning van 3 miljoen voor degene die met een concrete oplossing komt voor deze congestieproblematiek. Ik zal hier niet direct mijn IBAN-rekeningnummer gaan oplezen, maar is het niet gewoon een kwestie van wat terminalcapaciteit bijbouwen? Natuurlijk zullen er best nog interessante ketenoptimalisaties met innovaties doorgevoerd kunnen worden, maar extra capaciteit is wat ons betreft altijd welkom. Wat de PVV betreft, bouwen we de Tweede en de Derde Maasvlakte zo snel mogelijk helemaal vol en schrappen we die onzinnige verplichtingen wat betreft duurzaamheid en natuurcompensatie, die daar mogelijk vertragende en kostenopdrijvende factoren voor zijn. Dit kabinet bouwt nota bene de halve Noordzee vol met windmolens, maar daarvoor gelden zulke natuurcompensatieverplichtingen zeker niet?

Voorzitter. De terminalproblematiek zorgt momenteel voor een omgekeerde modal shift, waarbij het vervoer zich van de binnenvaart naar de weg verplaatst. Dat zorgt dus alleen maar voor meer files. Ook het

pesten van binnenvaartschippers met onevenredig veel controles en boetes – daarover hebben we van de week een petitie ontvangen – helpt hier niet bij. Sowieso is het niet uit te leggen als we toch vrijwel Kamerbreed constateren dat er een gebrek aan capaciteit is bij de ILT. Wat gaat de Minister hieraan doen?

Voorzitter. Wat ook bepaald geen stimulans is voor de binnenvaart, is de koude sanering van kleine schepen door de CCR. De discussie daarover speelt al jaren. De Kamer heeft op dit punt reeds diverse moties aangenomen, waaronder de motie-Graus. Deze motie wordt echter niet uitgevoerd, waardoor er na 2020 zo'n 2.600 binnenvaartschepen verdwijnen. Dat komt overeen met minimaal 70.000 extra vrachtwagens per week. Daar zit toch helemaal niemand op te wachten? Waarom wordt hier dan nog steeds bewust aangestuurd op deze koude sanering? Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Dijkstra heeft daar een vraag over. Gaat uw gang, mijnheer Dijkstra.

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

Kan de heer Van Aalst die koude sanering wat meer duiden? Er worden schepen uit de markt gehaald vanwege overcapaciteit en die komen ook niet meer op de markt nadat er een faillissement is geweest. We hebben gisteren ook een voorbeeld gehoord. Een schip is bijvoorbeeld 10 miljoen waard, maar als iemand failliet gaat, komt het schip vervolgens voor 2 miljoen op de markt en dan gaat het weer transporteren. Dat brengt dus concurrentiedruk met zich mee voor al die anderen. Hoe denkt de heer Van Aalst dat we aan die capaciteit moeten werken? Moeten we daar überhaupt aan werken? Wat vindt hij ervan dat die schepen weer op de markt komen en eigenlijk weer de markt verstoren?

De heer **Van Aalst** (PVV):

We zien dat met name de kleine binnenvaartschippers continu geraakt worden. Volgens mij hebben we in het verleden in vrij grote meerderheid met elkaar besloten dat we dat ongewenst vinden en dat we daar wat mee moeten. Doordat die binnenvaartschepen verdwijnen, krijgen we juist extra druk op het wegennet. Dat is volgens mij iets wat we niet willen. Daar zouden we echt wat aan moeten doen.

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

Ik constateer dat de PVV wel zegt: laten we zorgen dat de binnenvaart gezond blijft. De markt trekt nu gelukkig aan, maar overcapaciteit lijkt mij ook niet wenselijk. Wat is dan de rol van de rijksoverheid hierin? Of is het meer een rol van de banken om nadat iemand failliet is gegaan, te zeggen: we zorgen dat het schip, dat toch al wat ouder is, niet meer beschikbaar komt om vals te concurreren?

De heer **Van Aalst** (PVV):

We moeten zeker de binnenvaart gezond houden en we moeten voorkomen dat we het verplaatsen naar de weg. Ik denk zeker dat, ook gezien de moties, juist nu gevraagd wordt aan de Minister: kom met een antwoord daarop en voer die moties zo goed mogelijk uit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Nederland bezit de grootste binnenvaartsector van Europa. Daar zijn wij trots op omdat ons land met zijn brede rivieren kansen brengt die onderbelicht blijven.

Voorzitter. D66 ziet de scheepvaart als een groene tweetrapsraket die we zo snel mogelijk willen lanceren. De eerste trap is: vervoer van de weg verplaatsen naar het water. Want transport over water is een stuk schoner, en minder vrachtwagens op de weg betekent ook minder files. Met de tweede trap wil onze fractie dat de scheepvaart zelf verduurzaamt. De techniek is er al, en nu is het aan de markt en het Rijk om de boel in beweging te krijgen. D66 ziet verschillende manieren om deze tweetrapsraket in volle vaart te krijgen. Voor de eerste trap wil onze fractie barrières wegnemen, zoals de congestie in de haven van Rotterdam. Wat kan de Minister hiervoor betekenen?

Daarnaast moet het vak voor jonge schippers aantrekkelijk blijven. Mijn vraag is dan ook: hoe staat het met de faciliteiten voor binnenvaartschippers, zoals het aanleggen van walstroom, meer rustplaatsen en een redelijk boetebeleid? Aansluitend moet er ook ruimte blijven voor innovatie. Is de Minister bereid om met haar collega-minister van EZK in gesprek te gaan over de financiering van MARIN? Graag een antwoord op deze vragen.

De voorzitter:

Ik onderbreek u even voor een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Sienot stelt dat het Rijk en het bedrijfsleven de aangewezen instanties zijn om verduurzaming te bevorderen. Maar ziet u ook geen rol weggelegd voor financiële instellingen, zoals banken? Die kunnen ook een enorme rol spelen als het gaat om verduurzaming.

De heer Sienot (D66):

Op dat punt ben ik het helemaal met de heer Von Martels eens. Ook zij kunnen vanuit hun rol als financier een heel belangrijke rol spelen. Ik kom daar straks ook nog op terug in mijn verdere verhaal.

Voorzitter. Alsof het afgesproken is, kom ik op de tweede trap: verduurzaming. Tijdens het rondetafelgesprek dat mijn D66-collega Rob Jetten organiseerde, hoorden we duidelijke ideeën van de sector over hoe we als Rijk de geplande green deal kunnen laten slagen: stel heldere doelen, laat de markt meten aan de pijp en voer een classificatie in, zodat milieu een overweging wordt voor alle partijen in de keten, inclusief verladers en banken. Wij komen hiervoor zeker met voorstellen, maar eerst zou ik graag van de Minister horen hoe zij de invulling van de green deal voor zich ziet en aan welke termijn zij denkt. Als we het over duurzaamheid hebben, willen we natuurlijk ook dat het illegaal bijmengen van scheepsbrandstof wordt aangepakt. Dat er illegaal wordt bijgemengd, konden we zien in de 2Doc-documentaire Beerput Nederland. Graag een reactie van de Minister op de voorgaande vragen.

Voorzitter. Mijn collega Rob Jetten heeft schriftelijke vragen gesteld – die vragen zijn nog niet beantwoord – over het uitstempelen van zeevarenden in de haven van Rotterdam. Kan de Minister hier een mondelinge toelichting op geven?

Voorzitter. Ik rond af. We vragen aan de Minister om de groene tweetrapsraket met volle overtuiging te lanceren, want het verbeteren van de handel en groene schepen op het water betekenen meer doorstroming op de weg en een schonere lucht.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Afgelopen maandag hebben we Beerput Nederland kunnen zien. Ik heb daar met verbazing naar gekeken. Milieucriminelen

die hun gang gaan, niet worden belemmerd en zelfs worden gefaciliteerd door de overheid. Ongelofelijk! Maar dit onderwerp is zo groot dat ik het tekort zou doen als ik hier in twee minuten doorheen zou jassen. Dat ga ik dus niet doen. Ik hoop dat we dit met steun van deze commissie op een ander moment wat uitgebreider gaan bespreken. Ik vraag de Minister wel wat zij vond van de documentaire en wat zij gaat doen om alle feiten boven tafel te krijgen.

Dan terug naar de binnenvaart. Gisteren was er een interessante hoorzitting over de vergroening van de scheepvaart. Hoewel scheepsvervoer een erg schone variant van goederenvervoer is, is er nog veel winst te halen. Een punt dat gisteren nadrukkelijk naar voren kwam, was dat de diversiteit van schepen een ontzettende kracht van de binnenvaart is, maar dat deze diversiteit ook onder druk staat. Vergroening is duur en de terugverdientijd is lang. Op dit moment kunnen nieuwe kleine schepen zelfs niet rendabel gebouwd worden. Willen we de komende decennia gebruikmaken van het milieuvriendelijke alternatief dat de binnenvaart is en willen we het filemonster van de heer Remco Dijkstra aan kunnen pakken, dan zullen we met de green deal de kleinere binnenvaartschepen moeten bereiken. Ik hoor graag van de Minister hoe zij dit wil gaan doen. Maar alleen met de green deal komen we er niet. De economie trekt aan en de vraag naar vracht neemt toe. In economisch mindere jaren kunnen bevrachters vanwege hun dubbele pet en de niet transparante markt schippers tegen elkaar uitspelen en hen onder de kostprijs laten varen. Schippers willen dit uiteraard niet, maar onder de kostprijs varen is beter dan helemaal niet varen. Zo duurt het nog langer voordat zij hun investering kunnen terugverdienen, wat als gevolg heeft dat er een hoge drempel is om te vergroenen. De gisteren veelgeprezen diversiteit komt dus onder druk te staan.

Dan de markttransparantie. De vorige Minister moest helemaal niets hebben van de maatregelen. Zij wilde ook geen maatregelen nemen. Maar dit kabinet heeft in ieder geval op papier wel meer op met de binnenvaart. De heer Verdonk, aan wie ik net al refereerde, stelde gisteren ook dat we een veel transparantere markt nodig hebben, waarin ook de schipper beter kan inzien waar de vracht is en wat de kostprijs is, opdat hij minder leeg gaat varen, ook in het kader van verduurzaming. De aangenomen motie van mijn voorganger Smaling en mijn eigen motie voor meer markttransparantie hebben bij de vorige Minister niet geleid tot concrete maatregelen. Daarom wil ik aan deze nieuwe Minister vragen wat zij gaat doen om meer markttransparantie in te laten gaan en ook echt met de schippers zelf tot maatregelen te komen.

Ik heb nog twee slotvragen. Wij roepen de Minister op om zich binnen de CCR hard te maken voor reële eisen aan de binnenvaartschepen, want we zien nu dat de regels leiden tot sloop en daarmee tot verschraling van de vloot.

Tot slot. Een aantal collega's hebben al gerefereerd aan het onevenredige boetebeleid in de binnenvaart. Afgelopen dinsdag hebben we de petitie mogen ontvangen. De ILT functioneert op dit moment in de binnenvaart als boetemachine en niet als organisatie die kijkt naar goed zeemanschap en de reden waarom een overtreding is begaan. Daar moeten we naar terug. We moeten ervoor zorgen dat de schipper ook uitleg kan geven en we moeten af van het feit dat de ILT op afstand, zonder contact met de schipper, via het AIS-systeem boetes uitdeelt. Wat gaat de Minister daaraan doen?

Dank je wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dit is mijn eerste debat met deze Minister. Het gaat meteen over een heftig onderwerp als milieucriminaliteit. Zoals dinsdag bij de regeling van werkzaamheden werd geopperd door de coalitie, wil ik daar nu mijn spreektijd aan besteden naar aanleiding van het programma Beerput Nederland, dat afgelopen maandag op tv was. Het programma ging over Nederlandse afvalverwerkers die al decennialang de milieuwet overtreden. Naar aanleiding van de documentaire heb ik een aantal vragen aan de Staatssecretaris en een aantal vragen aan de Minister. Met de Staatssecretaris zullen we er later nog in een dertigledendebat over spreken, dus ik beperk me nu even tot de vragen aan de Minister.

Voorzitter. We zagen hoe bedrijven nadat zij soms tientallen veroordelingen voor milieucriminaliteit hadden gehad, doorgingen onder andere namen. Ze werden als het ware omgekat. De naam veranderde, maar de activiteiten bleven dubieus en vaak zelfs frauduleus. Milieuschandalen door chemischafvalverwerkers zijn nog steeds actueel. Zo zouden ook vandaag de dag nog schadelijke stoffen illegaal worden verwerkt bij de productie van stookolie. Volgens de brief die de Minister gisteren heeft gestuurd, herkent het Havenbedrijf Rotterdam zich hier niet in. Desondanks vind ik dat de signalen serieus genomen moeten worden. Ik vraag de Minister of met de ontkenning van het Havenbedrijf Rotterdam voor haar de kous af is of dat zij nader onderzoek laat doen. Daar zou de Partij voor de Dieren sterk voor pleiten.

Voorzitter. De Minister schrijft in haar brief ook over de beperkte capaciteit van de ILT. Dat lijkt mij de achilleshiel van de handhaving. Volgens de documentaire is er namelijk te weinig capaciteit en te weinig expertise om effectief te controleren en in te grijpen als het nodig is. Hoe gaat de Minister garanderen dat ernstige milieucriminaliteit wordt opgespoord en bestraft?

Voorzitter, omdat de meeste van mijn vragen naar aanleiding van de documentaire gericht zijn aan de Staatssecretaris, wil ik mij hier eventjes toe beperken. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ten slotte de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik begin ook met de boetes. Lopen we niet te veel uit de pas? Ik refereer aan de motie-Visser/Van Helvert (31 409, nr. 167), die de regering verzocht te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet te veel uit de pas lopen. Er loopt dus een onderzoek. Ik ben daar heel benieuwd naar. Laatst hoorde ik in het kader van een petitie het voorbeeld dat het ontbreken van een zwemvest € 1.500 boete opleverde. Dat staat in het zwartboek van de ASV. Ik kreeg een beetje het idee dat achter iedere boom een politieagent staat en dat mensen gaan bukken om maar niet gezien te worden, maar dat lukt niet met een schip. Het komt een beetje raar over. Graag een reactie daarop.

De voorzitter:

Ik onderbreek u voor een vraag van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ook hier ben ik het spoor een beetje bijster. Over het algemeen vraagt de VVD met betrekking tot allerlei zaken op de weg om hogere boetes. Zij vraagt om het strafbaar stellen van appen op de fiets. Zij wil dat verkeershufters keihard worden aangepakt. Maar vandaag, als er binnenvaartmensen in de zaal zitten, zegt de VVD opeens: dit is een veel te hoge boete. Is het nou keihard mensen die regels voor de veiligheid overtreden aanpakken? Of zijn er hoogteverschillen mogelijk, afhankelijk van het AO? Kan de VVD mij daar duidelijkheid over geven? Is het voor de veiligheid

van de binnenvaartschippers niet verstandig om te allen tijde een zwemvest aan te hebben?

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

Boetes moeten proportioneel zijn. In het verkeer is dat ook zo. Als je 3 km/u te hard rijdt, krijg je nu best wel een hoge boete. Wij vragen ons af: is dat wel reëel? Als je 35 km/u te hard rijdt, dan mag die boete wat ons betreft hoger. Dan ben je een verkeershufter. Boetes moeten dus proportioneel zijn. Het moet niet zo zijn dat je achter iedere boom of iedere bocht in feite de kans loopt om gepakt te worden. Het moet ook gebaseerd zijn op het risico. Ik vraag me af of het nu wel op de juiste manier geregeld is. We hebben daar signalen over gekregen. Ik pleit dus voor een evaluatie van het boetesysteem en de wijze waarop we dat toepassen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

We hebben net de VVD luid en duidelijk gehoord over het appen achter het stuur. Degenen die dat doen, zijn sowieso verkeershufters. Vindt de VVD dan dat binnenvaartschippers die een telefoon in hun hand hebben en die ook achter het stuur staan, net zo hard beboet zouden moeten worden als automobilisten en fietsers op de weg die dat doen?

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

Dat is een andere discussie. Je moet niet appen achter het stuur. Daar staat een boete op van € 230. Die vind ik realistisch. Die boete gaat niet omhoog. Ik heb gezegd: op het moment dat je een dodelijk verkeersongeval veroorzaakt, vind ik dat je niet meer moet kunnen weggomen met een taakstraf. Wij willen appen als roekeloos rijden bestempelen. Dan val je dus in een andere categorie. Nu zie je dat mensen komen te overlijden doordat iemand toevallig even een smiley wil sturen naar een ander en dat de rechter dan niet meer dan een taakstraf kan opleggen. Ik vind dat absurd. Ik vind dat dat niet kan. Het voorstel dat we vorige week bij de begroting van IenW hebben gedaan, is: appen achter het stuur is not done; doe dat niet en zorg ervoor dat appen voortaan als roekeloos rijden bestempeld kan worden, net zo goed als drank en drugs in het verkeer.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

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

Voorzitter. Een verantwoorde schipper neemt zijn verantwoordelijkheid, die moet veilig van A naar B en die weet wat hij onder zijn hoede heeft. Voorzitter. Als inwoner van Rivierenland was ik extra geïnteresseerd in de aanvaring bij de stuw Grave in december vorig jaar. Uitgebreide analyses trof ik aan, met hele timelines. Ik hoop dat we er wat van kunnen leren, want de gevolgen voor de binnenvaart waren groot en de kosten waren enorm. Het toont aan hoe kwetsbaar we zijn als het gaat om onze waterinfrastructuur. Ook de stremming bij de sluisdeuren in Eefde bij Zutphen liggen nog vers in ons geheugen. Is een risicoanalyse voor onze waterinfrastructuur zinvol? Welk onderhoud is op korte termijn belangrijk? Waar liggen de specifieke kwetsbaarheden?

De VVD is van mening dat er een gelijk speelveld moet zijn voor de internationale scheepvaart. Nu ontvangen sommige landen grootschalige staatssteun. De Europese Commissie treedt hier onvoldoende tegen op. De VVD vindt het belangrijk dat de banen binnen de scheepvaart behouden worden en vindt dat de Nederlandse scheepvaart zichzelf niet uit de markt moet prijzen door een ongelijk speelveld dat gecreëerd wordt. Kan de Minister ingaan op de vennootschapsbelasting en de rol van Europa om een gelijk speelveld te krijgen? Dit geldt ook als het gaat om controles. Wat kan de NVWA bijvoorbeeld leren van de douane?

Welke rol speelt de brexit om Rotterdam nog steeds first port of call te laten blijven?

Wij staan dus voor dat gelijke speelveld, zowel in de scheepvaart zelf als tussen alle andere goederenmodaliteiten. Ons vaarwegennetwerk biedt ons kansen voor duurzaam vervoer over water, iets dat andere landen niet kennen. Zo is de A15 natuurlijk een drukke weg, maar er kan zeven keer zo veel op de Waal – die ligt ernaast – als nu het geval is. Een snelweg van water. Wetende dat ieder containerschip misschien 50 tot 250 containers van de weg af kan halen, welke mogelijkheden ziet de Minister dan om de logistiek op water tot speerpunt te maken? Hoe kunnen we de reis van de binnenvaartschipper vlekkeloos laten verlopen, met overnachtingshavens, verbrede sluizen, uitdieping van vaarwegen, aangepaste bedieningstijden of aantrekkelijke overlaadstations? De verbinding met ons achterland is essentieel. Aanstaande maandag spreken we hier ook over bij het overleg over het MIRT.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Wij schorsen even, zodat de Minister zich kan verdiepen in groene tweetrapsraketten en omgekeerde modal shifts.

De vergadering wordt van 10.42 uur tot 10.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Om het een beetje geordend te houden, zal de Minister haar beantwoording in een aantal blokjes doen. Ik stel voor dat we eventuele vragen stellen of opmerkingen maken na afloop van elk blokje, als u daarmee akkoord gaat. Dan kunnen wij er wat makkelijker doorheen. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat ik vandaag voor de eerste keer met de Kamer in gesprek kan gaan over specifiek de ontwikkelingen in de scheepvaart. We hebben natuurlijk wel al de begroting behandeld, waarbij daarover in zijn algemeenheid ook wel iets is vermeld, maar we gaan er nu toch echt wat specifieker op in. Daar ben ik heel blij mee, want de maritieme sector en de zeehavens zijn ontzettend belangrijk voor de Nederlandse economie. In 2016 heeft de sector in zijn geheel gezorgd voor directe werkgelegenheid voor 280.000 mensen, met een toegevoegde waarde van 35,5 miljard. Dat zijn echt cijfers om trots op te zijn. Ik ben er als Minister dus trots op dat ik me met deze sector mag bezighouden.

In het regeerakkoord is expliciet aandacht besteed aan de maritieme sector, met name in relatie tot innovatie en duurzaamheid. Dat bleek ook wel uit de inbreng van de diverse Kamerleden. Het kabinet heeft de ambitie uitgesproken om Nederland duurzamer te maken. Onderdeel daarvan is een verduurzaming van de binnenvaart, de zeevaart en de havens. Gisteren heeft uw Kamer een rondetafelgesprek gevoerd met deskundigen en partijen uit de maritieme sector. Zij hebben gewezen op de financiële, juridische en innovatieve aspecten van verduurzaming van de binnenvaart en short sea. Daar is wel uit gebleken dat het best een complex vraagstuk is in een sector die het op diverse fronten zwaar heeft. Laat ik beginnen met u te melden dat er hard wordt gewerkt aan een nieuw werkprogramma voor de maritieme strategie. Naar verwachting kan dat begin volgend jaar worden vastgesteld. Het werkprogramma zal een heel scala aan acties bevatten, gericht op het versterken van het innovatieve vermogen en de concurrentiepositie van de maritieme cluster. Denkt u daarbij bijvoorbeeld aan de concepten rondom Smart Shipping. Ik heb vorige week in Rotterdam bij de Smart Shipping-dag allerlei dingen mogen bekijken. Dat ziet er heel veelbelovend uit. Je voelde die dag dat

het bruiste van de activiteiten in de sector. Robotscheepjes die inspecties van kades en van schepen onder water uit kunnen voeren, schepen – ik heb meegevaren op zo'n schip – waarvan de stuurhut automatisch naar beneden zakt op het moment dat je onder een brug doorgaat: dat zijn allemaal fantastische nieuwe ontwikkelingen die ervoor zorgen dat we weer onze toonaangevende positie in de hele wereld kunnen laten zien. Ik mocht een Chinese viceminister met me meenemen. China is toch een heel groot land waar heel veel gebeurt. Het is dan heel gaaf om te zien dat hij echt onder de indruk is van wat we hier in Nederland allemaal te bieden hebben op dat vlak.

Om de binnenvaart de ruimte te geven, blijf ik de komende jaren fors investeren in de vaarwegen. De start van de bouw van de zeesluis bij Terneuzen was een van de eerste dingen waar ik bij mocht zijn om met een graafmachientje de starthandelingen te verrichten. Die sluis is heel goed voor de verbindingen, straks ook naar Parijs. De realisatie van de Beatrixsluizen en de sluis bij Eefde is in volle gang, dus we zijn echt toekomstgericht bezig.

Ik zie dat de heer Von Martels wil interrumperen, maar ik ben nog bezig met de introductie. Het blokje komt zo. Niet het busje komt zo, maar het blokje komt zo. Ik zal de blokjes even vermelden zo.

Ik wil heel goed kijken waar de goederencorridors behoefte aan hebben, zoals ligplaatsen en kades, een betere afstemming van de bediening van sluizen en bruggen, et cetera. Ook over de verduurzaming van de maritieme cluster komen we natuurlijk nog uitgebreid met elkaar te spreken, want dat staat niet alleen in Nederland maar ook in internationaal verband hoog in het vaandel.

Misschien nog één algemene opmerking. Eurocommissaris Violeta Bulc heeft onlangs aangekondigd dat 2018 voor haar het Europese jaar van de multimodaliteit is. Daar zou ik heel graag ook in Nederland verder invulling aan willen geven, want ik heb me, al vanaf het moment dat ik in Brabant gedeputeerde was, heel lang geleden, met graagte ingezet voor multimodaliteit. Ik vind dus dat we het Europese jaar van multimodaliteit echt moeten aangrijpen om met de hele sector te werken aan de green deal enzovoorts.

Ik zal nu de blokjes noemen. We komen er vanzelf allemaal langs. Blok 1 wordt de green deal, blok 2 is de binnenvaart, blok 3 de zeevaart, blok 4 de zeehavens en dan heb ik nog een blokje «overig».

Ik begin met de green deal. Daar heeft u bijna allemaal vragen over gesteld: wat, wanneer, hoe gaan we het allemaal doen? Het is, denk ik, een heel belangrijke actie, waarover de eerste oriënterende gesprekken met de sector zijn gevoerd, maar nog niet meer dan dat. We gaan breed kijken naar de mogelijkheden om de maritieme sector te verduurzamen. U hebt net al veel voorbeelden genoemd die gisteren bij het rondetafelgesprek met u zijn gewisseld; die ga ik niet herhalen. Iemand van u – ik weet niet of het de heer Sienot of de heer Von Martels was – had het specifiek over het wegnemen van belemmeringen en vroeg: waarom komt dat nou niet van de grond? De moeite om financiering te krijgen is een van de aspecten daarvan. Daarover gaan we graag met de financiële sector in gesprek om te kijken hoe we dat kunnen verbeteren. Ik ben mij bewust van de lastige financiële positie. Een aantal van u heeft dat ook gemeld. Een schip heeft een behoorlijke afschrijvingstermijn. Het zijn vaak familiebedrijven. Als je hele hebben en houden erin zit, kun je niet zomaar zeggen: nou, we gooien er nog eens een hele smak geld tegenaan om een duurzamer schip te krijgen. Zo eenvoudig is dat niet. Daar ben ik me heel goed van bewust. Ik wil heel graag met de sector kijken wat er dan wel mogelijk is om toch tot versnelling te komen. We spreken niet alleen met de financiële sector in Nederland, maar ook met de Europese Investeringsbank en bijvoorbeeld Invest-NL. Ik heb op dit moment geen bijzonder budget hiervoor. Dat hebt u ook geconstateerd bij de begroting. Dat neemt niet weg dat ik daar bij kansrijke initiatieven heel serieus naar zal

gaan kijken. Ik zal dan ook kijken naar andere vormen, zoals fondsvorming, een Utrechts voorbeeld van een revolverend fonds – ik zie een enthousiaste reactie van de heer Sienot, die in Utrecht woont – en misschien crowdfunding. We moeten kijken naar goede voorbeelden en wat we daarvan kunnen leren. Welke financieringsmogelijkheden zijn er bijvoorbeeld in Europa nog voorhanden in de vorm van subsidies of garanties?

We moeten ook kijken waar onze eigen wet- en regelgeving in de weg zit. Daar werd ik pas al op aangesproken door iemand uit de sector: joh, ik kan met een net iets langer schip varen, maar dat mag daar niet; kunnen we daar geen aanpassing voor krijgen? Voor al dat soort praktische dingen waar onze eigen regelgeving in de weg zit, moeten we kijken of we die kunnen aanpassen. Daar ga ik ook graag over in gesprek met het Expertise- en InnovatieCentrum voor de Binnenvaart, om te kijken of dat daar een controlerende rol in kan vervullen.

Ook in het werkprogramma voor de maritieme strategie zitten al een aantal acties waardoor we met de sector aan de slag kunnen met verduurzaming. Die acties gaan we zo snel mogelijk uitvoeren. In de tussentijd gaan we dus in gesprek met de sector om te bouwen aan die green deal. Dat moet echt een gezamenlijk product zijn. Dat moet niet vanuit ons ministerie uitgestort worden over de sector, maar we moeten van onderop met de sector samen kijken wat we kunnen doen. Ik wil graag rekening houden met de wensen en de behoeften van de sector.

De **voorzitter**:

Ik zie dat u wilt interrumpen, meneer Sienot, maar wilt u dat aan het eind van het blokje doen?

De heer **Sienot** (D66):

Ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal nog even ingaan op de specifieke vragen die hieraan gerelateerd zijn. Duurzaamheid is een speerpunt van het kabinet. Mevrouw Van Tongeren vroeg daarnaar. Ik wil er graag samen met de sector aan gaan werken. We beschouwen lng als een belangrijke transitietussenstap, waar je serieus rekening mee moet houden. Wat vindt de sector er zelf van? Kunnen we daar voldoende faciliteiten voor organiseren, zodat het daadwerkelijk kan en er voldoende punten zijn waar je lng kunt tanken? Dan over de zeeschepen. Het beste toekomstige energiegebruik over 20 tot 30 jaar is nog onduidelijk. Worden zeeschepen in de toekomst met brandstofcellen uitgerust. Of blijft dat te duur? Of vergt dat te veel ruimte? Daar hebben we nu allemaal nog geen antwoord op, maar daar ga ik graag met de sector over in gesprek, omdat de mensen uit de sector daar domweg het meeste verstand van hebben en kunnen inschatten wat haalbaar is.

Hoe krijgt een verlader inzichtelijk of een schip duurzaam is? Er is gesproken over een classificatiesysteem. Daar wil ik eigenlijk meteen de bredere opmerking over maken dat een van mijn hoofddoelstellingen op dit hele beleidsterrein gaat worden: verladers verleiden. Dat klinkt misschien heel gek, maar dat is wel waar het uiteindelijk om gaat. Als we de modal shift, die u ook allemaal een warm hart toedraagt, willen realiseren, is daar in de eerste plaats een mental shift voor nodig, zodat men überhaupt denkt aan de mogelijkheid van de binnenvaart en openstaat voor een goede vergelijking en een multimodale keten van vervoer, waarbij men misschien een stuk per schip kan doen. De last mile moet vaak toch met het wegtransport, soms in combinatie met spoortransport. Laten we daar op een slimme manier naar kijken. De verladers zijn daarin cruciaal. Nogmaals, mijn missie is: verladers verleiden.

De heer Laçin heeft een pleidooi gehouden voor de kleinere schepen. Je hebt natuurlijk allerlei varianten, van grotere tot kleinere schepen, van familiebedrijven tot de grote rederijen. Ik denk dat ze allemaal een rol kunnen spelen, ook in het feeder network. Laten we daarover goed met elkaar in gesprek gaan: hoe krijgen we zo veel mogelijk transport van de weg naar het water? Want dat is, denk ik, wat we met z'n allen willen. Dan zijn we meteen ook af van het probleem van de overcapaciteit. Er is ontzettend veel verkeer op de weg en dat neemt nog toe. Door er serieus werk van te maken om transport naar het water over te brengen, moeten we het probleem van de overcapaciteit kunnen oplossen.

De voorzitter:

Daarmee is de Minister gekomen aan het eind van dit blokje. De heer Sienot heeft een vraag. Daarna zijn de heren Von Martels en Dijkstra aan de beurt.

De heer Sienot (D66):

Allereerst mijn excuses omdat ik elke keer zo enthousiast dacht dat u al aan het einde van uw blokje was, mevrouw de Minister.

Ik ben heel gelukkig met de beantwoording van de Minister. Alle woorden van de scorecard zitten erin. «Samen met de markt» is helemaal goed, maar de markt heeft gisteren een paar dingen toch heel nadrukkelijk aangegeven. Ik wil proberen de Minister ertoe te bewegen om daar iets meer over te zeggen. Het gaat over het meten aan de pijp. Zij maakte een bredere opmerking over de classificatie van de schepen. Ik ben heel benieuwd of zij daar misschien iets meer licht op wil laten schijnen. Want dat kwam telkens zo nadrukkelijk terug dat ik toch wel heel benieuwd ben wat de Minister daarvan vindt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou daar dolgraag al specifiekere over willen zijn, maar dat kan ik op dit moment nog niet, want ik heb nog niet de gelegenheid gehad om hierover zelf met de sector in gesprek te gaan. Ik vind het heel erg de moeite waard om te kijken wat er mogelijk is op dit punt, maar ik kan er op dit moment nog niet heel veel meer van zeggen dan dat we er echt goed naar gaan kijken. Het is natuurlijk een heel belangrijk aandachtspunt binnen de green deal.

De heer Von Martels (CDA):

Tijdens mijn inbreng heb ik ook aandacht besteed aan het feit dat de verladere verleid moeten worden. Ik acht u daar beter toe in staat dan dat ik het zou moeten doen, maar kunt u een tipje van de sluier oplichten? Hoe denkt u dat te doen en wanneer denkt u dat voor elkaar te hebben gekregen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat daar meerdere dingen voor nodig zijn. Het begint er natuurlijk mee dat de binnenvaart goed gefaciliteerd moet worden. Er moet een goede infrastructuur zijn, zodat de binnenvaart de tijd en vooral de precieze aankomsttijd – dat is heel belangrijk – kan garanderen. Dus wat kunnen we doen om de infrastructurele kant op orde te hebben? Bij het notaoverleg MIRT komen we wel nader te spreken over wat daar nog voor investeringen voor nodig zijn. Het gaat ook weer over die mental shift. Het is ook gewoon eindeloos in gesprek gaan met die verladere en steeds weer met nadruk vragen: heb je daaraan gedacht en zie je die alternatieven? We moeten ook goede voorbeelden van bedrijven die al multimodaal werken voor het voetlicht brengen. Er zit dus een stuk voorlichting in en een stuk echte informatie. Het gaat om de multimodaliteit in de hele keten. Laten we dat Europese jaar daar met zijn allen voor aangrijpen. U bent als volksvertegenwoordiger natuurlijk ook in een heel goede positie

om dat steeds voor het voetlicht te brengen. Laten we dat samen doen en ook de voordelen duidelijk aanbieden. Niet alleen in de zin de van de financiën, maar laten we verladers ook vooral aanspreken op hun maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. Het moet voor hen ook iets waard zijn om gebruik te maken van een duurzame binnenvaart. In de eerst plaats door transport van de weg af te halen, waar heel veel congestie is met alle uitstoot en vervuiling die daarbij horen, maar ook door binnen die binnenvaart van de duurzame variant gebruik te maken. Ik denk dat we met zijn allen als taak moeten zien om dat breder voor het voetlicht te brengen en te faciliteren.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben blij met het laatste deel van het antwoord, want daar moet volgens mij het accent komen te liggen: hoe zorgen we ervoor dat verladers weten dat de ondernemers waar ze mee in zee gaan op een duurzame manier werken? Op die manier moeten ze daar oog voor gaan krijgen. Het is heel goed als de Minister daar stappen toe zou willen zetten.

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

In het algemene blok hoorde ik de Minister spreken over de Nederlandse maritieme strategie. Die hebben we, voor 2012–2025. Mag ik aannemen dat die dan een soort update krijgt? Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag betreft die green deal. Wanneer worden we daar nader over geïnformeerd? Alle inhoudelijke punten die de Minister noemde, zijn razend interessant: de fondsvorming, meedenken en dergelijke. Wanneer kunnen we die green deal verwachten en horen we meer over de content daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Met die green deal gaan we de komende maanden heel hard aan de slag. Zodra we daar iets meer over kunnen zeggen, komen we uiteraard bij u terug. Onder de Nederlandse maritieme strategie hangt een actieprogramma, een werkprogramma. De eerste stap voor het volgende werkprogramma krijgt u begin volgende maand al. Dus die kunt u in januari al tegemoet zien.

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

Zit in die Nederlandse maritieme strategie ook de innovatie richting schonere brandstof, de rol van lng en dergelijke? Is dat ook daarin te verwachten of past dat meer bij de green deal?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is vooral de green deal waar dat in zit. De concrete acties kunt u allemaal in het werkprogramma van komende maand tegemoet zien.

De heer **Laçin** (SP):

Dank voor het eerste blokje van de beantwoording. Ik hoor de Minister zeggen dat zij de verladers wil verleiden om meer naar de binnenvaart te kijken. De overcapaciteit is er vooral op de weg op dit moment. Op de binnenvaart is er, zo hoor ik van verschillende schippers, vooral op de kleine vloot helemaal geen overcapaciteit op dit moment en daar is juist heel veel ruimte. Er is eigenlijk een structureel tekort aan kleine schepen, omdat heel veel verladers en bedrijven die kleine schepen willen. Ik wil de Minister graag meegeven om, ook in het kader van die green deal, heel goed te kijken naar die kleine vloot en om de kleine schippers daar heel goed bij te betrekken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het met de heer Laçin eens dat je alle onderdelen, van groot tot klein, nodig hebt. Sowieso zijn niet alle vaarwegen geschikt voor grotere

schepen. Als je ook van die van die vaarwegen gebruik wilt maken, heb je dus kleinere schepen nodig. Laten we proberen om het hele waternetwerk dat we hebben tot in de haarvaten te gebruiken. Nogmaals, dan hebben kleinere schepen daar ook een rol in te vervullen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Misschien ben ik iets te vroeg met mijn vraag en komt die in een volgend blokje. Ik wil even terugkomen op die modal shift en onze vragen over de files bij de containerterminals. Het is natuurlijk leuk om de binnenvaart te stimuleren. Dat vinden wij ook een goede zaak. We constateren alleen dat een van de afwegingen is dat er problemen zijn met de capaciteit van de containerterminals. Dan zal men toch heel snel weer terugvallen op het transport over de weg. Hoe ziet de Minister dat voor zich?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zit in mijn volgende blokje. Daarin kom ik daarop terug. Dat is een mooi bruggetje, hè?

De **voorzitter**:

Dan nodig ik de Minister uit om met enige spoed naar het volgende blokje te gaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is ook een beetje inherent aan de eerste keer, voorzitter. Op een heleboel dingen moeten de Kamerleden mij voor de eerste keer bevragen. Dit blokje gaat over de binnenvaart. We hadden het net al over de vraag of er geen sprake is van overcapaciteit. Bij hoogwater is er een zekere overcapaciteit en bij laagwater is de capaciteit juist weer heel hard nodig, omdat schepen dan niet vol beladen kunnen worden. Dat hangt dus ook een beetje van de omstandigheden af. We moeten gewoon proberen – dat hebben we net al besproken – om altijd zo veel mogelijk die modal shift toe te passen.

Dan hebben we het over het boetebeleid. Daar hebben heel veel van u vragen over gesteld. Laat ik vooropstellen dat een boetebeleid er niet is om de sector te pesten. Dat is door de wetgever ingesteld om bepaalde zaken te voorkomen, met name om de veiligheid te borgen. Wat de ILT, met de andere toezichthouders in de binnenvaart, beoogt, is het bevorderen van de handhaving van de regels die we met elkaar hebben afgesproken en op die manier zorgen voor een gelijk speelveld. De toezichthouder heeft daarvoor verschillende instrumenten. Die kan een waarschuwing geven of een boete opleggen. Ik ben het zeer met uw Kamer eens dat boetes proportioneel en redelijk moeten zijn. De opgelegde boetes zijn, net als vorig jaar, geanalyseerd en die analyse is besproken met de sector. Het blijkt dat er bij 56% van de controles geen overtreding is vastgesteld, dat er in 30% van de gevallen een waarschuwing is afgegeven en dat er in 14% van de gevallen een boeterapport is opgemaakt. Dan heb ik het over de cijfers over 2016. Er is een motie van de leden Visser en Van Helvert om boetetarieven voor de binnenvaartsector nader te onderzoeken, een aangenomen motie. Dat onderzoek wordt door een externe partij breed opgepakt, waarbij ook een vergelijking zal worden gemaakt met andere sectoren. Ik meen dat de heer Laçin daarnaar vroeg. Het moet wel een beetje in verhouding zijn met wat er in andere sectoren gebeurt. Zodra de resultaten bekend zijn, zal ik u daarover informeren. Ik moet natuurlijk even de uitkomsten van dat onderzoek afwachten voordat ik precies op de details kan ingaan. Bestuurlijke boetes gaan altijd naar de opleggende partij. Er werd gevraagd of het niet raar is dat die bij lenW terecht komen. Dat terugvloeien gebeurt dus niet direct. Dat geld komt niet bij de ILT binnen, want dan zou het wellicht pervers uit kunnen werken. Het komt bij het Ministerie van Financiën in zijn algemeenheid binnen.

Is bezwaar bij bestuurlijke boetes alleen mogelijk op het proces of ook op de inhoud, was nog een vraag van mevrouw Van Tongeren. Het bezwaar kan ook op de inhoud zijn, dus niet alleen op het proces. Het is allebei mogelijk. Er wordt ook beoordeeld of het juiste boetefeit is opgelegd. Wanneer bijzondere omstandigheden worden aangedragen, kan dat meegenomen worden in het besluit. Als er een hoorzitting volgt, kan ook altijd de situatie inhoudelijk worden besproken.

Dan de capaciteit bij de ILT. De inspectiecapaciteit is per definitie schaars, want de ILT heeft natuurlijk een heleboel taken uit te voeren. Er zullen dus altijd keuzes gemaakt moeten worden over waar en hoe de inspectie de capaciteit het effectiefst kan inzetten. Een aantal factoren is daarbij van belang: weging van de risico's in het taakveld, het handelingsperspectief van de inspectie en andere actoren, bestaande verplichtingen en natuurlijk ook de maatschappelijke context en actualiteit. Een zorgvuldige afweging op basis van inzicht in al die elementen zorgt ervoor dat capaciteit maximaal wordt ingezet.

De heer Laçin had er nog zorgen over of de eisen voor de binnenvaart wel redelijk zijn. Dan hebben we het over eisen van de CCR, de technische eisen. Dat is, naar ik inmiddels heb gelezen, een terugkerend onderwerp geweest in de overleggen tussen de Minister en de Kamer. De Kamer heeft diverse moties aangenomen om de Minister aan te sporen om de gevolgen van de inwerkingtreding van die eisen te verzachten, met name voor de kleine schepen. De motie-Graus, de motie-Smaling/De Boer en de motie-Smaling/Jacobi zien daar allemaal op. Ik betreur dat het beeld is ontstaan dat die moties niet zouden zijn uitgevoerd en dat er geen actie zou zijn ondernomen.

Sinds 2008 is er door het ministerie hard gewerkt om de onevenredige gevolgen van die CCR-eisen ongedaan te maken. De Kamer is daar ook meerdere malen mondeling en schriftelijk over geïnformeerd. Maar Nederland kan niet in zijn eentje besluiten over het terugdraaien van internationale besluiten die in 2003 met instemming van de lidstaten zijn genomen. Ik wijs er dus nogmaals op dat de brancheverenigingen deze besluiten destijds ook hebben gesteund. Bij de uitvoering van dit soort moties ben ik natuurlijk afhankelijk van de medewerking van de andere lidstaten. In de CCR wordt besloten bij unanimititeit en in de EU bij meerderheid van stemmen. Ik moet de andere lidstaten daarin dus overtuigen. Een keiharde opstelling heeft niet altijd zin in die onderhandelingsprocessen. De argumenten die Nederland naar voren heeft gebracht voor aanpassing van die eisen, zijn gehoord. Andere delegaties zijn daardoor ook de afgelopen jaren wel degelijk in beweging gebracht en we hebben meer bereikt dan we in eerste instantie hadden verwacht. Een goed voorbeeld daarvan is dat er onlangs een akkoord is bereikt over de geluidseisen, wat eigenlijk niemand had verwacht, waarmee we die problematiek naar het lijkt hebben opgelost.

Hoe staat het met de faciliteiten voor binnenvaartschippers? Ik ben bijna klaar met het blokje. Dat is het blokje «binnenvaart». Dat is iets breder dan boetebeleid, gelukkig. Zoals gezegd heeft de infrastructuur zeker mijn aandacht. De aanleg van walstroom in binnenhavens is op de meeste plekken gerealiseerd. Het zorgen voor voldoende ligplaatsen is ook iets waar ik voortdurend met de regio's over in overleg ben. Vandaag zijn er weer een aantal MIRT-overleggen waarin we daar ook over spreken. Het is soms lastig om geschikte plekken te vinden. Dat kost nu eenmaal tijd. Ik kijk even. Volgens mij ben ik hiermee klaar met het blokje binnenvaart.

De voorzitter:

Ik zag al handen van de collega's Van Tongeren, Laçin, Van Aalst en Wassenberg. Ik begin bij mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de ILT en de handhaving capaciteit. Naar aanleiding van een eerdere documentaire hebben Paulus Jansen en ik daar vragen over gesteld. Toen werd er gezegd dat er 1,75 fte beschikbaar was bij de ILT om te handhaven op de stookolie en bijmenging. Er zou door de VROM-Inspectie, zoals die toen heette, een onderzoek gedaan worden. In antwoord op vragen nu, in 2017, krijgen we te horen: er wordt een onderzoek gedaan en we gaan handhaven. Mijn vraag aan de Minister is hoeveel fte er nu beschikbaar is om te kijken naar dat blenden van stookolie, voor de handhaving op dat terrein. Het huidige wetgevende kader bestaat uit EVOA, REACH, de POP-verordening, het halogeengehalte, de afvalwetgeving en het voldoen aan Marpol. Zijn al die zaken nu wel handig genoeg georganiseerd, zodat de bedrijven weten waar ze zich aan moeten houden? Met andere woorden: moet de bezem er niet doorheen om ervoor te zorgen dat die stookolie in Rotterdam gewoon schoon en goed spul is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb niet zo direct in mijn hoofd om hoeveel fte het gaat. Dus als u het goed vindt, kom ik daar in de tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Oké, daar komen we nog op terug. Dan is het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil nog even terug naar het boetebeleid. De Minister noemde een aantal percentages, waaronder dat in 14% van de gevallen een boete is uitgedeeld. Het gaat mij niet zozeer om het percentage aan boetes, maar om de hoogte van de boetes die zijn uitgedeeld. De ILT geeft aan dat zij boetes uitdeelt bij economisch voordeel voor de schipper. Dat staat omschreven in het beleid van de ILT. Wat we tegelijkertijd zien, is dat de ILT – ik ben ervan overtuigd door een gebrek aan capaciteit – boetes uitdeelt op afstand, met het AIS-systeem, het Automatisch Identificatie Systeem. Hoe kan de ILT nu op afstand bepalen, zonder contact met de schipper, dat een schipper om een bepaalde reden een overtreding heeft begaan en of dat valt onder goed zeemanschap of onder economisch voordeel? Dat is mijn concrete vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik al zei, voeren we daar op dit moment een onderzoek naar uit – niet wij overigens, maar een externe partij – omdat er een aantal vragen leven die ik zelf ook heb. Ik zal erop toezien dat de vragen die u hebt gesteld, zoals hoe dat op afstand kan en hoe het met de hoogte van boetes zit, goed worden meegenomen in dat onderzoek. Dat zal ik even checken. Ik voel al aan dat ik, als ik dat niet doe, de volgende keer weer opnieuw onderzoek moet gaan doen. Laten we dat dus gelijk goed aanpakken. Misschien heb ik dat net niet gezegd, maar in dat onderzoek wordt ook een vergelijking gemaakt met hoe dat bijvoorbeeld in het wegtransport gaat. Er wordt dus ook gekeken of het allemaal proportioneel is. Ik moet u dus nog even in ongeduld laten wachten tot dat onderzoek klaar is.

De heer Laçin (SP):

Ik wacht de uitkomsten van dat onderzoek met heel veel belangstelling af. Ik wil de Minister nog wel meegeven dat mij ontzettend veel casussen hebben bereikt. Schippers hebben mij laten zien hoe dat uitdelen van boetes door de ILT tot stand komt. Ik hoop dat de Minister ook die casussen van de binnenvaarschippers meeneemt in dat onderzoek.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laten we dan even bekijken of de voorbeelden die u hebt bij ons allemaal bekend zijn. Daar ga ik vanuit, maar laten we het voor de zekerheid nog even checken. Als u die nog een keer kunt doorgeven aan ons, weten we zeker dat we die allemaal in beeld hebben en dat daar goed naar wordt gekeken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil ook even aansluiten op het boetebeleid en de capaciteit bij de ILT. Ik heb daar vorige week bij de begroting al aandacht voor gevraagd en geconstateerd dat er geen budget is om de ILT uit te breiden. Laten we kijken naar de binnenvaartsector, wat een keurige en hardwerkende sector is. We constateren eigenlijk niet dat daar excessen zijn. Is de Minister bereid om te bekijken of de capaciteit van de ILT dan niet zozeer wordt ingezet op de binnenvaart, maar juist bijvoorbeeld op de transportsector, waar we wel allerlei excessen constateren? Ik ga ervan uit dat de Minister het met ons eens is dat we de ILT moeten inzetten op de plekken waar we echt problemen constateren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik vooraf zeggen dat ook het wegtransport een keurige sector is waar heel hard gewerkt wordt, even voordat we daar een raar beeld over krijgen. Dat geldt uiteraard ook voor de binnenvaart. Maar laten we nu niet het wegtransport een beetje raar neerzetten. De ILT werkt met risicogestuurd toezicht. Dat is een nieuwe manier van werken. Het is nu nog te vroeg om dat te evalueren. Ik moet toch echt in dit verband eerst even het onderzoek ten aanzien van het boetebeleid afwachten om te kunnen zien – dat was het eerste deel van uw vraag – of daar al dan niet iets aan gewijzigd moet worden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil zeker het beeld wegnemen dat wij zeggen dat de transportsector niet keurig of hardwerkend is. Wij constateren alleen dat een schipper bij wijze van spreken wekelijks wordt gecontroleerd en een vrachtwagenchauffeur één keer in het jaar. We constateren dat er veel problemen zijn wat betreft rust- en rijdtijden in de transportsector en met parkeerplaatsen langs de snelwegen. Wij stellen dat het waarschijnlijk beter zou zijn als de ILT zich zou richten op de excessen, waaronder die in de transportsector, in plaats van op de binnenvaartsector, waar we die excessen volgens mij niet constateren.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dan de heer Wassenberg.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Tongeren vroeg hoeveel fte's er beschikbaar zijn voor de controle van dat mengen. Daar komt een antwoord op. Daar ben ik heel erg benieuwd naar, maar ik wil daar nog iets dieper op ingaan. De Minister schrijft in haar brief dat het Havenbedrijf onlangs een samenwerkingsverband is aangegaan met vier organisaties die betrokken zijn bij het opslaan en het mengen van brandstoffen. Dat zijn een aantal organisaties die dat zelf doen of die het opslaan. Is dat eigenlijk niet veel te beperkt? Zouden er bij die samenwerking ook geen artsen, milieudeskundigen en toxicologen betrokken moeten zijn? Die bedrijven hebben zelf ook belang bij een lage prijs, dus het lijkt me heel erg belangrijk dat ook deskundigen van buitenaf mee kunnen kijken als je het transparanter wilt maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op dit moment overvraagt u mij even met de details. We hebben al toegezegd dat er een brief naar de Kamer komt ter voorbereiding op het

dertigledendebat. Laten we proberen om daar zo veel mogelijk van de vragen die u nu hebt gesteld in te beantwoorden.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we dan snel doorgaan naar het volgende blokje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet helemaal meer of ik ze nog op de goede volgorde heb, maar ik heb nu het blokje «zeevaart». Ik heb u gisteren een brief gestuurd – een aantal leden van de Kamer hebben daar al op gereageerd – met een reactie op de documentaire Beerput Nederland. Over de afvalgerelateerde onderwerpen zal de Staatssecretaris u nader informeren. Er wordt op dit moment onderzoek gedaan door de ILT. De resultaten daarvan verwacht ik in de eerste helft van 2018.

Hoe zit het met de handhaving ten aanzien van stookolie? De ILT houdt toezicht op internationale normen voor de eisen die gesteld worden aan de stoffen in stookolie. Dat is onder andere de Europese REACH-regelgeving, de internationale zwavelnorm voor scheepsbrandstoffen. Daarnaast geeft het ministerie uitvoering aan de motie-De Vries uit 2013, waarin de regering werd verzocht om marktpartijen te ondersteunen bij het opstellen van lijsten van ongewenste stoffen in scheepsbrandstoffen. Nederland heeft ook in internationaal verband, in de IMO, meerdere malen aandacht gevraagd voor het risico van het bijmengen van afvalstoffen in stookolie. Nederland heeft ook de lijst ongewenste stoffen besproken in een werkgroep. Daarnaast heeft Nederland een overleg geïnitieerd met België en Duitsland om samen met de sectorpartijen te werken aan kwaliteitsrichtlijnen voor brandstof. De uitkomsten van dat overleg zullen ook weer in Europees verband worden besproken.

Dan de vraag of Rotterdam de witte pomp van West-Europa is geworden met goedkope stookolie. Ik heb de Kamer gisteren een brief gestuurd naar aanleiding van die uitzending. Daarin hebt u kunnen lezen dat de haven zich distantieert van het geschetste beeld en dat niet herkent. Rotterdam is een van de grootste havens ter wereld en heeft een grote voorraad stookolie en vooral daardoor zijn ook de prijzen concurrerend.

Dan zijn er een aantal vragen gesteld over het scheepsregister. In het onderzoek naar een andere organisatievorm voor het scheepsregister is een drietal varianten onderzocht: een variant waarbij alle taken aan de overheid zijn overgedragen, een variant waarin nauwe samenwerking wordt aangegaan met een commerciële registerpartij en een optimalisatie van het huidige model. Het onderzoek laat zien dat er significante verschillen zijn in die modellen. Het huidige model scoort goed vanwege de lage transitiekosten en de andere twee vanwege het economische groeipotentieel. Een meer commerciële organisatievorm waarbij promotie en acquisitie actief worden opgepakt, biedt volgens het rapport het hoogste groeipotentieel en sluit daarmee het beste aan bij de ambitie van de maritieme strategie, een internationale duurzame maritieme toppositie van Nederland.

De consequenties van de nauwe samenwerking met een commerciële registerpartij vragen echter wel nadere bestudering. Daarom ben ik voornemens om als eerste stap in te zetten op een betere promotie en acquisitie van het register. Deze functie is niet binnen het huidige register belegd, terwijl andere registers daar wel actief in zijn. Het betreft een taak die niet door de overheid uitgevoerd hoeft te worden en beter aan de markt kan worden overgelaten. Ik zal daarom bezien of ik deze taak voor een bepaalde periode aan een externe private partij kan uitbesteden. Naast de reeds in gang gezette verbeteringen van het scheepsregister vormt dit een extra stimulans voor het groeien van de Nederlandse vlag. Tegelijkertijd kan tijdens promotie- en acquisitieactiviteiten on the job informatie worden verkregen over de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag en over mogelijke andere verbeteringen van het scheepsre-

gister. In de tussentijd wil ik ook onderzoek doen naar de transitiekosten, de juridische mogelijkheden en de verdere randvoorwaarden waaronder een eventuele samenwerking met een commerciële registerpartij structureel mogelijk zou zijn. We willen het dus eigenlijk op die manier eens uitproberen.

Hoe gaat de Minister de promotie en acquisitie dan doen? Daar heb ik eigenlijk net alles over gezegd. Is het mogelijk om publieke taken uit te besteden aan buitenlandse commerciële partijen, is nog gevraagd door de heer Von Martels. Dat hangt af van de aard van de taak en van de daaraan te verbinden randvoorwaarden. Zo ligt het bijvoorbeeld niet voor de hand om wettelijke bevoegdheden aan een buitenlandse commerciële partij op te dragen. Maar we gaan, zoals ik net al in een inleiding zei, de juridische mogelijkheden en de randvoorwaarden nog verder onderzoeken. Dat geeft wat tijd om ervaring op te doen met de proef die we nu gaan doen, en de voor- en nadelen daarvan eerst eens goed op een rijtje te zetten voordat we definitieve keuzes maken.

Dan de laatste vraag in dit blokje. Hoe gaat de Minister de concurrentie met het VK aan, met de Britse vlag om het maar even zo te omschrijven? Het Verenigd Koninkrijk heeft echt een groei gerealiseerd in de UK-vlag. Dat lijkt op het eerste gezicht te komen door een meer commerciële en op dienstverlening gerichte aanpak. Dat is een reden waarom wij ook graag met een commerciële partij erbij aan de slag willen. Ik verwacht dat ik met het beleggen van die acquisitie bij een commerciële partij ook een groei zal kunnen realiseren, maar ik wil pas een volgende stap zetten als we de juridische en andere randvoorwaarden beter in beeld hebben gebracht en ik uiteraard met uw Kamer daarover van gedachten heb gewisseld. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Het blokje «zeevaart». Dan geef ik mevrouw Van Tongeren het woord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de Minister nieuw is, maar dit kan toch echt niet. Een pappen-en-nathoudenantwoord op een kwestie die door Remi Poppe in 2009 voor het eerst en vervolgens vanaf 2010 onder andere door mij steeds aan de orde is gesteld. We krijgen continu dezelfde antwoorden: er komt onderzoek, hoeveel capaciteit weten we niet precies en dit gaat allemaal beter. Terwijl die documentaire toch niet één klein lekje had van één vaatje gifstof. Een hele serie zaken achter elkaar liet zien dat daar toch een probleem zit. Een groot deel van die sector zal best deugen, maar een deel deugt echt niet. Dan verwacht ik dat deze Minister met iets meer daadkracht komt en echt zegt dat ze het serieus neemt, dat ze ernaar gaat kijken en dat Nederland niet verantwoordelijk wil zijn voor het uitstoten van zo veel gifstoffen op zee, het verwerken van zo veel gifstoffen en de mogelijkheid dat er gifstoffen worden geloosd op ons oppervlaktewater.

De voorzitter:

Wat is uw vraag aan de Minister?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De vraag aan de Minister is om ervoor te zorgen dat er iets meer gebeurt dan: gaat u rustig slapen, er komt onderzoek in 2018. Ik wil dat de Minister zegt: ik neem het hartstikke serieus, ik maak extra capaciteit vrij, zowel voor onderzoek als voor beboeten, en ik ga niet meer alleen overleggen met de bedrijven waarvan een deel juist het probleem veroorzaakt, maar ik ga er andere organisaties bij betrekken. Ik verwacht meer urgentie, meer daadkracht en een echte reactie op dat toch schokkende verhaal van Beerput Nederland.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik geloof niet dat ik ooit tegen mevrouw Van Tongeren heb gezegd: gaat u maar rustig slapen. Dat zal ik in dit verband zeker ook niet zeggen. We nemen dit zeer serieus. De ILT is al begonnen met een onderzoek. Inmiddels heb ik ingefluisterd gekregen dat het 7 fte zijn op het gebied van stookolie. Maar nogmaals, we moeten wel eerst dat onderzoek laten doen. U zegt: u wilt daar toch niet verantwoordelijk voor zijn? Natuurlijk willen we dat niet. Wij zijn ook geschrokken van deze uitzending en ik ga daar zeker mee aan de slag, om te kijken wat daar aan de hand zou kunnen zijn. Waar verbeteringen mogelijk zijn, zullen we dat zeker doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb destijds, in 2010, van Joop Atsma precies hetzelfde geruststellende antwoord gekregen. Desnoods in een brief zou ik graag van de Minister weten wat er sinds 2010, de eerste melding, is gebeurd. Daarop kunnen we nu voortborduren. De zwarte lijst van wat er niet in mag zitten, draait ook al jaren rond. Die lijst is er nog steeds niet. Is er niet gewoon een deel onwilligheid in de sector om dit probleem echt voortvarend aan te pakken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laten we het dan zo doen dat we in de brief die ik toch al had toegezegd voor het dertigledendebat ook nog even op een rijtje zetten wat we allemaal al precies hebben gedaan, zodat u daar ook kennis van kunt nemen. Ik ben ervan overtuigd dat voormalig collega Atsma en anderen er ook serieus mee aan de slag zijn geweest, maar dat zullen we dan voor u op een rijtje zetten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zou alleen willen weten wanneer we die brief krijgen. Een dertigleden-debat kan wel een jaar op zich laten wachten, weet ik uit ervaring. Het eerste kwartaal van 2018 lijkt mij een mooi moment.

De **voorzitter**:

Kan de Minister dat toezeggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U gaat met z'n allen over wanneer dat debat wordt ingepland, maar laten we zeggen: in ieder geval in het eerste kwartaal van 2018.

De **voorzitter**:

Bij dezen. We gaan door naar het volgende blokje.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom bij het blokje «havens», waarvan het eerste onderwerp de aantrekkelijkheid van de loodsen is. Onze Nederlandse loodsdienstverlening staat op een heel hoog peil. Een aantal van u heeft dat ook genoemd. Daar mogen we trots op zijn. De tarieven worden vastgesteld in overleg met de ACM. Via de voorgestelde wijzigingen in de loodsplicht zorgen we ervoor dat die dienstverlening kwalitatief goed en concurrerend blijft. Het wetsvoorstel tot aanpassing van het markttoezicht op de loodsen gaat eind van dit jaar naar uw Kamer. Oh, zeg ik iets verkeerd? Dat gebeurt eind 2018. Na vele jaren ambtelijk overleg met de havenmeesters, de loodsen en de reders wordt de laatste hand gelegd aan een concept-AMvB en een ministeriële regeling die voorzien in een aangepast loodsplichtstelsel. Daarin is voor de ontheffingen en vrijstellingen van de loodsplicht een landelijk kader neergelegd dat maatwerk bevat per haven. In de komende maanden zal deze conceptregelgeving afgerond worden, zodat daarna de wetgevingsprocedure gestart kan worden, die begint met de formele internetconsultatie. Iedereen kan daarop reageren. Er kunnen dan eventueel aanpassingen aan de voorstellen worden doorgevoerd. U

ontvangt het wetsvoorstel later in 2018 ter behandeling. Ik streef naar inwerkingtreding op 1 januari 2020.

De VVD heeft gevraagd of ik erop kan ingaan dat sommige landen zouden worden bevoordeeld door grootschalige staatssteun, waartegen de Europese Commissie onvoldoende optreedt. Wat ga ik doen om in Europa een gelijk speelveld te krijgen? De Commissie ziet exploitatiesteun, zoals een belastingvrijstelling, als een meer problematische vorm van staatssteun dan investeringssteun. Ze heeft, zoals u allemaal weet, in het verleden een procedure ingesteld voor afschaffing van de vrijstelling van de vennootschapsbelastingplicht voor Nederlandse zeehavens. Nederland heeft onder druk van de Commissie die vrijstelling uiteindelijk moeten opgeven, zodat de Nederlandse zeehavens inderdaad per 1 januari 2017 Vpb moeten afdragen. Volgens de Commissie liep de procedure tegen de Nederlandse vrijstelling ongelijk in de tijd met de belastingvrijstellingen voor de Franse en Belgische zeehavens. Dat verklaart waarom zij een jaar langer respijt hebben. Dat is heel vervelend, maar ondertussen heeft de Commissie wel het besluit genomen dat Belgische en Franse havens per 1 januari 2018 ook Vpb-plichtig zijn. Natuurlijk is dat niet ideaal. Ik blijf ook van mening dat gelijktijdige afschaffing beter zou zijn geweest, maar aan de andere kant zijn we dan wel weer blij dat het level playing field op dit punt weer gelijk wordt getrokken, ook voor de Duitse zeehavens, want die zijn al Vpb-plichtig. Overigens hebt u in het regeerakkoord kunnen lezen dat we kijken wat we nog kunnen doen met betrekking tot de infrastructuur rondom de havens en wat we kunnen doen om een en ander gelijk te trekken. Daar komen we nog bij u op terug. Dat moeten we nog gaan uitwerken in gezamenlijkheid.

De PVV vraagt naar de congestie bij de containerterminals in Rotterdam. D66 heeft daar ook naar gevraagd. Vervoer over water moet aantrekkelijker worden en dan helpt het natuurlijk niet als er verstoppingen zijn in de haven. Ik vind het net als u heel belangrijk dat we in Nederland het vervoer over water stimuleren en faciliteren. Onder regie van het Havenbedrijf werken de belanghebbende partijen, dus de verladers – daar zijn ze weer – en de expediteurs, de rederijen, de deep sea terminals, de binnenvaartoperators en de binnenhaventerminals samen aan een oplossing voor de congestie. De binnenvaart deelt veel kades en overslagfaciliteiten met de zeevaart. Andere modaliteiten, zoals weg- en spoorvervoer, hebben eigen, specifieke en toepassingsgerichte faciliteiten. In tegenstelling tot de zeereederijen heeft de binnenvaart voor afhandeling van containers dus meestal geen directe commerciële relatie met de containerterminals of de havenbeheerder. Als zeecontainerschepen bij piekmomenten heel veel containers op de kade zetten, dan kunnen daardoor dus vertragingen voor de binnenvaart ontstaan, omdat het lossen van het zeeschip dan voorgaat. Dus naast logistieke oplossingen, waar door alle partijen gezamenlijk naar gekeken wordt, zou het ook helpen als – dat voorbeeld noemde een van u ook – de binnenvaart eigen kades en overslagfaciliteiten heeft. Containerterminal ECT heeft daarvoor reeds het Barge Transferium Maasvlakte geïntroduceerd. Dat moet nog verder van de grond komen, maar het is een mooie eerste stap. Ik heb ook begrepen dat het Havenbedrijf Rotterdam de kansen en mogelijkheden onderzoekt van eigen faciliteiten voor de binnenvaart. Dat onderzoek steunt het ministerie met een bescheiden bijdrage van € 30.000. Ik heb dus goede hoop dat er, nu alle partijen hier samen mee aan de slag zijn, structurele verbeteringen mogelijk zijn.

Welke rol speelt de brexit om Rotterdam first port of call te laten blijven? Rotterdam wordt als grootste zeehaven van Europa vaak als eerste aangedaan door zeer grote zeeschepen. In Rotterdam wordt een deel van de lading gelost en overgeslagen en vandaaruit soms ook naar andere Europese havens gevaren. Dat is ook een vorm van feederden, waarover we het daarnet al hadden. Rotterdam is ook voor het VK een heel belangrijke feederhaven. Bij een harde brexit, die helaas steeds

waarschijnlijk lijkt te worden, zullen handelsbarrières tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk als derde land ontstaan. Er zal natuurlijk handel tussen het VK en Nederland blijven, maar de afhandelingenprocedures in havens – denk aan de douane – zullen mogelijk langer gaan duren. De andere kant van de medaille is dat een zeeschip dat zich eerst in het VK heeft gemeld na de brexit voor toegang tot de EU opnieuw alle procedures zal moeten doorlopen. Het zou misschien aantrekkelijker kunnen zijn om dan meteen maar naar Rotterdam en van daaruit naar andere havens te gaan. Er zitten heel veel kanten aan. Het is echt een enerzijds-anderzijdsverhaal, waarvan we het totaal absoluut nog niet kunnen overzien. Het is dus wel alle hens aan dek om er heel goed bovenop te blijven zitten en de onderhandelingen scherp in de gaten te houden. Dat gebeurt natuurlijk ook vanuit Nederland. Daarmee heb ik dit blokje afgerond.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb een vraag over het capaciteitsprobleem in Rotterdam. We blijven nu een beetje in een cirkeltje gaan. Er wordt elke keer gezegd dat er plannen komen en dat erover wordt nagedacht, maar concreet verandert er niet zo veel. Ik wil de Minister uitdagen om ons middels een brief te informeren over wat voor concrete plannen er daadwerkelijk zijn en over welk tijdpad daaraan gekoppeld is. Zo kunnen we daadwerkelijk stappen zetten, in plaats van in allerlei rondetafelgesprekken met elkaar allerlei ideeën te bedenken. We moeten concreet het capaciteitsprobleem oplossen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Met «een beetje rondetafels» chargeert de heer Van Aalst wel heel erg wat we aan het doen zijn. Het is geen praatcircus. Het zijn allemaal serieuze partijen met commerciële belangen, die aan tafel zitten om het probleem gezamenlijk op te lossen. Wanneer daar dingen over te melden zijn, zal ik die uiteraard aan de Kamer melden, maar het heeft niet veel zin om nog een keer in een brief op te schrijven dat ze daar met elkaar over in gesprek zijn. Het is zeker ook niet het enige. Ik noemde net het voorbeeld van ECT, waarmee wel degelijk een eigen kadefaciliteit gevormd wordt. Dat is een eerste concreet voorbeeld van dat er ook echt wel iets gebeurt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik constateer niet dat er niks gebeurt. Het blijft ons alleen wat te vaag. Het blijft een beetje hangen. Ik zoek er even naar wat ik dan wel van de Minister mag vragen over wanneer ze het probleem dan eigenlijk opgelost heeft.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik een glazen bol had, dan kon ik daar misschien iets over zeggen. Het enige wat ik eraan zou kunnen toevoegen, is dat met de toenemende druk op het wegtransport het gevoel van urgentie bij alle partijen heel sterk aanwezig is om er echt samen uit te komen en te kijken wat je op het gebied van digitalisering, informatiedeling en innovatieve projecten kunt bereiken. Ik denk dat we daardoor stappen gaan zien in de komende tijd, maar wanneer dat precies zal zijn, kan ik u helaas niet mededelen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We hebben nog een blokje «overig». Ik heb stille hoop dat dat in een minuut of drie klaar is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga mijn best doen, voorzitter.

Mevrouw Van Tongeren heeft een vrij algemene vraag gesteld over hoe ik tegen innovatie aankijk. Ik denk dat ik al het nodige heb gezegd over dat ik

dat maximaal wil stimuleren en wil kijken waar onze wet- en regelgeving in de weg zit. Ondernemers moeten zelf ondernemen. Wij als overheid moeten vooral proberen dat te ondersteunen en niet in de weg te lopen met vaak verouderde regelgeving.

Ben ik bereid met EZK in gesprek te gaan over de financiering van MARIN? Dat is een heel concrete vraag. Het zal u wellicht opgevallen zijn dat ik bij de begrotingsbehandeling al expliciet over MARIN heb gesproken. De financiering ligt inderdaad bij EZK. Laat uw Kamer toevallig ook over de begroting van EZK gaan. Ik mag het warm bij u aanbevelen. Er is nog gevraagd of de NVWA iets kan leren van de douane. Het belang van effectieve en efficiënte controles in de havens wordt door alle toezichthouders onderkend. Zoals u weet, ga ik niet over de douane, die valt onder het Ministerie van Financiën. Ik ga ook niet over de NVWA, die valt onder het Ministerie van LNV. Ik stel voor dat u de vragen over beide toezichthouders, die niet onder mij vallen, aan die ministeries stelt. Er is gevraagd hoe de reis van de binnenvaartschipper zo vlekkeloos mogelijk kan worden, met overnachtingshavens, verbrede sluzen, uitdieping van vaarwegen, aangepaste bedieningstijden en overlaadstations. Dat zijn allemaal heel belangrijke punten. Ik kan u melden dat we gisteren voor het eerst een MIRT-overleg hebben gehad over een programma-aanpak voor de goederencorridors Oost en Zuidoost. Het is interessant om te vermelden dat niet alleen de regiobestuurders aan tafel zaten, maar ook een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Rotterdam, omdat die daarin een cruciale positie vervult. We kijken samen naar die corridors en naar hoe we met een programmatische aanpak met onze investeringen het beste rendement halen, zodat de binnenvaartschipper inderdaad gefaciliteerd wordt en op een makkelijke manier de gevraagde reistijd kan waarmaken. De versterking van de multimodale knooppunten wordt daar dus heel uitdrukkelijk bij opgepakt.

De voorzitter:

Ik zag vingers van de heren Sienot, Dijkstra, Von Martels en Laçin. Dat betekent ook meteen dat wij geen tweede termijn meer doen, maar ik ben me ervan bewust dat mevrouw Van Tongeren recht heeft op een antwoord op een vraag die zij gesteld heeft. Zij mag ook een VAO aanvragen. Wij moeten alleen om 12.00 uur deze zaal weer uit, dus vandaar. Het woord is aan de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, haasten dus. In de serie «het kan sneller»: we kunnen als Kamer het belang van MARIN onderschrijven en dit ook bij EZK aankaarten. Die handschoenen pakken we op. Tegelijkertijd denk ik: een beller is sneller. Dus als de Minister een belletje wil plegen met de collega om het belang van MARIN voor deze sector, die zelf weinig R&D-kracht heeft, te benadrukken, zou dat wel heel erg ondersteunend kunnen zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik een heel kort antwoord op geven: dat hebben we al gedaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik begrijp dat deze Minister niet gaat over de NVWA, waar de vraag thuishoort, en ook niet over de douane, die thuishoort bij Financiën. Maar ik vind het antwoord te summier. Ik vind dit naar elkaar verwijzen te veel hokjesgeest. Er zijn wel degelijk dingen te leren. Ik was bij de douane, waar ik een prachtig verhaal hoorde over het inzetten van IT voor een goede afhandeling. Dat is zeker van belang met het oog op de brexit straks. Tegelijkertijd weten we hoe de NVWA worstelt met al haar taken. Als wij pretenderen dat wij een Nederlandse maritieme strategie hebben, vind ik dat de overheidsdiensten vlekkeloos moeten samenwerken. Ik begrijp dat de primaire verantwoordelijkheid niet bij deze Minister ligt,

maar we kunnen die niet in het andere hokje gooien. Ik zal deze verantwoordelijkheid dan ook zeker agenderen bij de andere commissies. We moeten van elkaar kunnen leren. Er gebeuren mooie dingen, maar er zijn ook dingen die nog niet goed gaan.

De **voorzitter**:

En uw vraag aan de Minister?

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

Het is een hartenkreet om mij niet met zo'n procedureel antwoord af te schepen in dit AO Scheepvaart.

De **voorzitter**:

De Minister wil graag uw hartenkreet beantwoorden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil natuurlijk niemand afschepen. Ik kan in ieder geval zeggen dat er een standaardoverleg is met alle toezichthouders. Daarin stemmen ze dit soort dingen ook met elkaar af. U kunt ervan verzekerd zijn dat de input voor de maritieme strategie niet alleen door ons ministerie wordt geleverd; beide ministeries zijn daarbij betrokken. Dus ook vanuit die kant worden er belangen ingebracht.

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

Dat vind ik een mooie toezegging. Dat betekent dat ik daarover geen motie hoeft in te dienen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Wassenberg heeft zich verontschuldigd vanwege werkzaamheden elders in het gebouw. Dan zijn er nog interrupties van de heer Von Martels en de heer Laçin.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zou nog even het belang van MARIN willen onderstrepen. Vorig jaar is er een Kamerbreed gesteunde motie aangenomen waarin wordt gevraagd om ervoor te zorgen dat er gewerkt wordt aan een betere financiering van het MARIN. Nu is voor mij even onduidelijk wie de verantwoordelijkheid heeft om deze motie uit te voeren. Hoe staat het ermee en hoe gaat u met deze motie om?

Tot slot nog een vraag over de Rekenkamer. Die heeft recent aan de Kamer gemeld dat er een reëel tekort is aan middelen voor het onderhoud van wegen en ook vaarwegen. Hoe gaat de Minister dit oplossen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Eerst nog even over MARIN. EZK heeft de centjes, dus ik kan er alleen maar voor pleiten, terwijl EZK het kan toekennen.

Dan uw tweede vraag. Die is mij even ontschoten. Dat was inderdaad een vraag over de Rekenkamer en het onderhoud; dank u, voorzitter. We zijn ook bij het wegvervoer hard bezig met verjongen, vernieuwen en verduurzamen. We doen ook onderzoek naar de staat van bruggen. We kijken wat we kunnen doen om de doorstroming, die op het water ook van belang is, op orde te houden. Daar waar we tot verbetering kunnen komen, zullen we dat zeker doen. Ik ben het eens met wat velen van u zeiden bij de begrotingsbehandeling, namelijk dat onderhoud, renovatie en beheer misschien wat minder sexy zijn dan een nieuw, groots project, maar voor de doorstroming zeker zo belangrijk zijn. Ik ga daar dus mee aan de slag.

De heer **Von Martels** (CDA):

Volgens mij is dit wel de samenvatting van vanmorgen: u gaat vernieuwen, verjongen, verduurzamen en verleiden. Als u dat op een verantwoorde manier doet, ben ik daar heel tevreden mee.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben nog niet zo heel erg tevreden, maar misschien komt dat nog. Ik heb het in mijn bijdrage gehad over markttransparantie. Ik heb daar geen antwoord op gekregen van de Minister. Waarom druk ik daar zo hard op? Omdat zowel gisteren tijdens de hoorzitting als in de gesprekken die wij met binnenvaartschippers voerden, bleek dat binnenvaartschippers in het kader van verduurzaming en een gelijk speelveld meer inzicht nodig hebben in de vracht die beschikbaar is en in waar die beschikbaar is, zodat zij hun reis beter kunnen plannen, minder leeg hoeven te varen en ook waar voor hun geld kunnen krijgen. Ik wil daar graag een reactie van de Minister op.

Dat is één. Twee is een praktische, korte vraag. Er vindt een extern onderzoek plaats naar het boetebeleid. Wie voert dat onderzoek uit? Wanneer kunnen we de resultaten van dat onderzoek verwachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik moet even het antwoord schuldig blijven op de vraag welke externe partij dat onderzoek uitvoert. Dat kan ik u later nog laten weten. We weten in ieder geval dat het voor de zomer afgerond zal zijn.

Wat de markttransparantie betreft: soms zitten commerciële belangen in de weg, maar we zien wel dat de sector aan innovatieve projecten werkt. De digitalisering biedt daarvoor ook kansen. Allerlei data kunnen veel makkelijker dan vroeger met elkaar gedeeld worden. De vorige Minister van I en M heeft zich daarvoor al ingezet. Er zijn gesprekken gaande over hoe partijen tegen elkaars rol en positie aankijken, maar daaruit zijn nog niet echt nieuwe voorstellen naar voren gekomen. Het is een lastig spanningsveld. Als er te veel wordt samengewerkt, kom je weer snel in het vaarwater van de ACM, omdat je dan ongeoorloofde prijsafspraken dreigt te maken. Het is dus een lastig speelveld om tot goede samenwerking te komen. We hebben het ook besproken in CCR-verband, met de andere CCR-lidstaten. Dat heeft helaas nog niet tot nieuwe voorstellen geleid. Het is wel een actiepunt in het nieuwe werkprogramma voor de maritieme strategie. Het is dus niet zo dat we de handdoek in de ring gooien. We gaan er zeker mee verder.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp dat het heel lastig is in deze sector. Juist daarom is er heel weinig beweging, ook in de markt. De laatste vraag die ik hierover wil stellen is: gaat u de regie in handen nemen om met oplossingen te komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het zijn natuurlijk allemaal commerciële partijen. Daar kunnen we ons niet zomaar in mengen. Je kunt mensen ook niet dwingen om concurrentiegevoelige informatie over bijvoorbeeld verbindingen tussen terminals – multimodaliteit speelt daarbij ook een rol – uit te wisselen. Ik denk dat verladers hierin een cruciale rol spelen. Ook op dat punt wil ik dan ook graag met verladers in gesprek om te kijken wat hun mogelijkheden zijn. Verladers hebben er immers belang bij om op een zo goedkoop mogelijke manier hun lading te vervoeren. Daar wil ik in de toekomst ook «duurzaam» aan koppelen. Voor verladers is er natuurlijk een evident belang.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb een vraag over de jaarlijkse discussie over de sanering van kleine schepen en de moties die daarover aangenomen zijn. De Minister zegt dat

ze uitgevoerd zijn. Wij hebben, de sector heeft, het beeld dat die nog niet helemaal zijn uitgevoerd. Zou de Minister ons schriftelijk willen mededelen hoe zij de moties uitgevoerd heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp dat de motie inhield dat de problematiek bij de CCR onder de aandacht moest worden gebracht. Ik heb net aangegeven dat we dat ook gedaan hebben. Dat blijven we continu doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat was niet helemaal het antwoord op mijn vraag. Is de Minister bereid om schriftelijk aan de Kamer te melden hoe zij die verschillende moties heeft uitgevoerd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal heel coulant zijn. Het is natuurlijk wel een hoop werk om dat allemaal weer op te zoeken, maar we zullen dat voor u doen.

De voorzitter:

Wij hebben geen tijd meer voor interrupties, maar ik begrijp dat het antwoord op een schriftelijke vraag van Jetten ontbreekt. Dat klopt, wordt mij van links ingefluisterd, dus kijk ik nu naar rechts.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is ambtelijk overleg over geweest met JenV. Daar loopt een rechtszaak over. Zolang dat het geval is, kunnen we daarover geen nadere mededelingen doen.

De voorzitter:

Dat lijkt mij helder. Mevrouw Van Tongeren heeft nog geen antwoord op haar vraag gekregen, maar wil een VAO aanvragen. Is dat dekkend om een antwoord op uw vraag te krijgen?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als de voorzitter zegt dat we om 12.00 uur moeten stoppen en dat er geen tijd is voor een tweede termijn, dan kunnen we wellicht in het VAO een antwoord krijgen op een aantal vragen.

De voorzitter:

Maar u gaat dat VAO sowieso aanvragen?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ja, ik ga sowieso dat VAO aanvragen.

De voorzitter:

Ik ben ingehuurd om dit binnen twee uur af te ronden, dus daar houd ik me aan. Er wordt een VAO aangevraagd. De griffie zal daarvoor zorgen. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd:

- Begin 2018 ontvangt de Kamer het werkprogramma maritieme strategie.
- De Minister zal bij het externe onderzoek naar het boetebeleid voor de binnenvaart ook een vergelijking met andere sectoren betrekken, evenals de wijze waarop de boetes worden opgelegd. Dat gaat allemaal voor de zomer van 2018 gebeuren.
- In de eerste helft van 2018 ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport naar aanleiding van vermoedens van misstanden in de zeevaart.
- In de brief die de Kamer ontvangt ten behoeve van het dertigledende-bat wordt de Kamer ook geïnformeerd over wat het kabinet sinds 2010

heeft gedaan om het bijmengen van illegale stoffen in stookolie tegen te gaan. Die brief komt in het eerste kwartaal van 2018.

- Eind 2018 ontvangt de Kamer het wetsvoorstel Markttoezicht loodswezen.
- De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de uitvoering van de moties waar de heer Van Aalst naar vroeg.

Zijn er nog dingen die geen uitstel behoeven? Het blijft stil. Ik dank de Minister en haar ondersteuners, ik dank het publiek in de zaal en ik sluit de vergadering.

Sluiting 12.03 uur.