

CONCEPTVERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG OVER: Scheepvaart

Desgewenst kunt u correcties in de weergave van uw woorden aanbrengen. U wordt verzocht, deze correcties **uiterlijk maandag 30 december te 18.00 uur aan de Dienst Verslag en Redactie** te retourneren. Het is voldoende, alleen gecorrigeerde blaadjes aan ons terug te zenden, eventueel per fax. Hebben wij op het moment van het verstrijken van de correctietermijn geen reactie ontvangen, dan gaan wij ervan uit, dat u instemt met de weergave van uw woorden. **Let op!** Neem voor uitstel van de uiterste correctiedatum contact op met de griffier van de desbetreffende commissie.

Inlichtingen: tel. 3182104 / 3183019.

Faxnummer Dienst Verslag en Redactie 070-3182116.

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 3 december 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie over:

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

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

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

Voorzitter: Paulus Jansen

Griffier: Miserus

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, De Boer, Van Gerven, Graus, Paulus Jansen, Hachchi, De Rouwe en Albert de Vries,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en minister Opstelten van Veiligheid en Justitie, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 18.03 uur

De **voorzitter**: Ik heet de ministers welkom. Het eerste deel van dit overleg zal gaan over wat bloemrijk is aangeduid als "oliezwendel". Gezien het aantal deelnemers aan het debat, stel ik voor dat u in de eerste termijn drie minuten spreekt en elkaar maximaal een keer interrumpeert.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij hebben tweeënhalve uur de tijd voor dit algemeen overleg, dus vijf minuten spreektijd zou ook kunnen.

De **voorzitter**: Wij hebben voor dit onderwerp een uur en de minister van Justitie is alleen aanwezig bij het eerste deel. Wij hebben het in het eerste deel uitsluitend over scheepvaartafvalstoffen.

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. De Tweede Kamer hield vorige week een vrij uniek rondetafelgesprek. Vrij uniek omdat vrijwel alle bij de stookolie betrokken partijen, van wetenschappers en olieboorders tot rederijen, aanwezig waren. Tijdens de hoorzitting bleek dat alle deelnemers vrijwel dezelfde klachten hadden en dezelfde aanbevelingen deden. Dat was een opmerkelijke gewaarwording. De gehele keten die betrokken is bij de productie en handel in zware stookolie, vindt dat die volstrekt transparant moet worden, dat er meer duidelijkheid moet komen over de kwaliteit van de geleverde bunkers en stoffen die er niet in mogen zitten, en dat het bunkerproces transparanter moet worden door middel van traceerbare productstromen. Dit komt eigenlijk neer op een motie uit 1994 van mijn voormalig collega Poppe. Het is opmerkelijk dat wij negentien jaar verder zijn, iedereen hetzelfde vindt, maar dat het er op een of andere manier niet van is gekomen. Ik wil graag

van het kabinet horen of het mijn gevoel deelt. Hoe kunnen wij aan deze kennelijke impasse een einde maken? Allereerst moet het kabinet, al dan niet in samenwerking met de genoemde stakeholders, de kwaliteitsnormen met spoed omzetten in een duidelijke lijst met verboden stoffen en toegestane blendmiddelen en die wettelijk verankeren. Er is dan geen sprake van een nationale kop, maar er wordt geregeld wat internationaal is afgesproken in Annex VI van de International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Alleen zo kunnen wij criminele praktijken met schadelijke blendmiddelen stoppen.

De samenwerking tussen de toezichthouders en handhavers blijkt absoluut niet optimaal. Het verbaasde mij dat de inspreker van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zei dat alles koek en ei was. Iedereen die van de hoed en de rand weet, weet dat dit niet juist is. Klopt het dat de ILT al anderhalf jaar niet meedoet aan de Actie Waakzaam, het vervolgen van oliezwendel, en niet betrokken is bij het justitiële traject Andante? Het KLPD trekt er voortvarend aan, met dank aan een aantal doortastende politiemensen. Het constateert wel dat er veel knelpunten zijn met betrekking tot de samenwerking en voelt zich daardoor belemmerd. Graag een toezegging van de minister van I en M dat zij de inspectie zal aansporen om niet langer weg te kijken, maar om de handen ineen te slaan en er echt werk van te maken.

Tot slot wil ik dat beide bewindslieden toezeggen dat de milieucriminaliteit en oliezwendel prioriteit heeft. Ik heb begrepen dat er bij het OM dossiers op de plank liggen met betrekking tot stookolie en oliezwendel. Is dat juist? Kunnen die met voorrang worden opgepakt? Ik hoop dat er snel weer een nieuwe actie Waakzaam komt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Is u tijdens de hoorzitting duidelijk geworden hoe groot het probleem eigenlijk is en wat het is?

De heer **Van Gerven** (SP): Tijdens de hoorzitting werd gezegd dat er per jaar mogelijk 500 miljoen euro verdiend wordt aan oliezwendel. Dat lijkt mij zeer substantieel. Wij hebben gegevens over de actie Waakzaam. Van de 28 gecontroleerde schepen was bij 21 wat aan de hand. De suggestie werd gewekt dat het alleen om problemen met de papieren zou gaan, maar in die 21 gevallen heeft het KLPD aanwijzingen dat er iets niet deugde met de olie. Dat lijken mij zeer verontrustende cijfers. Wij denken dat het om een groot probleem gaat. Het is ook niet voor niets dat het kabinet zelf stelt dat milieucriminaliteit wat betreft de omvang behoort tot de top drie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Milieucriminaliteit is volgens mij breder dan dit alleen. De SP heeft goed in de oren geknoopt dat er 500 miljoen euro aan verdiend wordt, maar constateert

terecht dat zij niet weet hoe groot het probleem is. Dat blijft een klein beetje hangen. Er is een probleem, maar hoe groot het probleem is en wat het probleem precies is, weten wij eigenlijk niet.

De heer **Van Gerven** (SP): In de Rotterdamse haven gaat jaarlijks 11 miljoen ton olie om, dat zijn 26 gigantische mammoettankers van 300.000 ton. Dat zijn enorme aantallen. De zwendel is buitengewoon lucratief; er kunnen honderden euro's per ton verdiend worden. Lees het boek van Toine Spapens van de Politieacademie. Hij schrijft dat het wel eens een heel groot probleem kan zijn.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Er zijn aanwijzingen dat chemisch afval dat eigenlijk tegen hoge prijzen moet worden verwerkt, in de stookolie verdwijnt. Uit het debatje van net bleek al dat het onduidelijk is op welke schaal dat gebeurt. Wel is duidelijk dat de scheepvaart voor ongeveer 25% bijdraagt aan de fijnstofproblematiek en dat er stoffen worden gebruikt die gevaar kunnen opleveren voor mens, milieu en machine. In Rotterdam worden enorme hoeveelheden verhandeld. Dat gebeurt ook in Singapore. Daar zijn effectieve maatregelen genomen, zo is ons verteld tijdens het rondetafelgesprek. Wil de minister onderzoeken of die maatregelen ook bij ons bruikbaar zijn?

Op drie punten is actie nodig. Het ondernemen van actie moet ook niet te lang meer duren, want dit speelt al jaren. Het eerste punt is dat duidelijk moet worden wat wel en niet mag. Wat is afval en wat is grondstof? Welke stoffen mogen niet aangetroffen worden in de stookolie? Wordt daarvan een lijst gemaakt? Welke stoffen zijn wel toelaatbaar en in welke concentratie mogen die voorkomen? Is de ISO-normering toereikend? Is de minister bereid om met de sector te overleggen en samen tot regelgeving te komen?

Het tweede punt is dat er transparantie moet komen en dat de criminaliteit moet worden aangepakt. Is de minister bereid te bevorderen dat transparant wordt wat in de partijen brandstof zit? Is hij bereid om de suggestie van mevrouw Netelenbos over te nemen om voor elke partij stookolie een paspoort verplicht te stellen waarin de handelingen en de bemonstering worden vastgelegd? Is de minister bereid om onze suggestie over te nemen om samen met de sector en de buurlanden te overleggen over een gezamenlijke aanpak? Kan de minister de Kamer informeren over stappen die hij denkt te nemen om tot adequate handhaving te komen? Op die manier kunnen overtredingen aangepakt worden en gevaar en criminele inmenging worden uitgebannen. De sector is van mening dat debunkeren, uiteraard met regels omgeven, nodig is om fraude te voorkomen. Wil de minister overwegen om herinvoering te onderzoeken?

Het derde punt is aandacht voor de vervuiling van de zeevaart. In het verband van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wordt gesproken over milieumaatregelen voor de

scheepvaart. Het gaat echter om buitengewoon lange trajecten. Natuurlijk helpt betrouwbare stookolie om de zeescheepvaart schoner te krijgen, maar ook dan blijft de fijnstofproblematiek fors. Is de minister bereid om samen met onze buurlanden in het Noordzeegebied te onderzoeken of al eerder scherpere eisen gesteld kunnen worden zodat de schadelijke uitstoot van zeeschepen verder wordt teruggedrongen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb vorige week met veel interesse de verschillende partijen gehoord. Zij erkenden min of meer allemaal dat er fors bijgemengd kan worden. Geen van de partijen kon precies aangeven hoe je dat kunt voorkomen. Ik heb nadien het rapport Vuile olie gelezen. Ik moet zeggen dat ik daarvan ben geschrokken. Het is een lijvig rapport waarin wordt geschreven over de brede cultuur in de sector waarin bijmengen met vuile olie voorkomt. Ik heb ook de brief van staatssecretaris Teeven van een paar maanden geleden gelezen. Op de eerste pagina staat: de studie Vuile olie geeft een complete weergave. Ik vroeg mij af of dit een typefout is. Is deze studie inderdaad compleet of gaat het om een complexe weergave? Ik wil daar graag een reactie op. Ik vraag mij af hoe compleet wij het weten. Er komt een vervolgonderzoek. Dat is heel goed, maar waar gaat dat naartoe?

Bijmengen leidt tot een product dat ik "heksenbrouwsel" noem. Allerhande troep wordt bijgemengd omdat die te duur is om af te breken. Op deze manier verdwijnt die in de keten. Je licht niet alleen afnemers op omdat je hun een ander product verkoopt dan je aangeeft, maar het is ook een groot gevaar voor de volksgezondheid en de motoren.

Het valt mij op dat in de brief van Justitie wordt geschreven dat er een goede handhaving moet komen. In dezelfde brief lees ik echter dat het economisch interessant is om bij te mengen omdat de pakkans niet zo groot is en de te verdienen bedragen verleidelijk zijn. Ik kan voor een groot deel meegaan in de pleidooien die zijn gehouden, maar ik vraag mij af hoe het zit met de strafmaat. Is de strafmaat niet veel en veel te laag? Als bijmengen al jaren door meer dan een bedrijf toegepast wordt, kunnen wij ons hardop de vraag stellen of de huidige sancties voldoende zijn. Ik wil ervoor pleiten om daar nader de vinger op te leggen, los van de opmerkingen die gemaakt zijn over controle, transparantie en ketenaanpak. Ik zie al die bewegingen zitten, maar de CDA-fractie vraagt zich af hoe het zit. Het is kennelijk heel lucratief en verleidelijk om die heksenbrouwsels te maken. De boetes worden voor lief genomen. Het is geen sector waar nooit boetes vallen: 20% tot 50% van de sector is de afgelopen vijf jaar in aanraking geweest met Justitie. Wij hebben het hier niet over 3% à 4%, maar over een fundamenteel probleem. Graag een reactie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De heer De Rouwe verwijst terecht naar het rapport waarin meer staat omschreven dan wij in de hoorzitting boven tafel konden krijgen. Hoe

groot en wat is het probleem? Stookolie an sich is al heel smerig. Er kan echter bijgemengd worden en misschien gebeurt dat met producten die te belastend zijn voor het milieu. Wij weten echter niet waar wij het over hebben. De sector, de gehele keten, is bezig om te bekijken welke stoffen je niet mag bijmengen. Ik zou eerst de sector aan zet willen laten. De PvdA roept om extra regelgeving, maar ik vind dat te voorbarig. Wij weten nog niet hoe wij het probleem moeten definiëren omdat het onvoldoende helder is. De sector wil de handen ineenslaan en bekijken welke stoffen dermate vervuilend zijn dat ze op een zwarte lijst moeten komen te staan. Ik juich dat van harte toe. Ik wil waken voor regelgeving met paspoorten en dergelijke. Er bestaan al bewijzen van wat met de olie in het proces gebeurt en misschien moet je die beter op orde krijgen. Ik waarschuw de commissie voor de gevolgen voor het level playing field met de landen om ons heen als je dit van bovenaf oplegt. Bedrijven moeten niet naar het buitenland uitwijken omdat daar dingen wel toegestaan zijn. Wij moeten samenwerken met de omringende landen, helder hebben wat het probleem is en de sector moet bekijken wat de overheid en wat de sector zelf kunnen doen. Ik vind dat hier een belangrijke rol is weggelegd voor het Havenbedrijf. Wij mogen ook wel eens naar Singapore kijken omdat het probleem daar kennelijk veel minder aan de orde is.

Tijdens de hoorzitting viel mij op dat de eindgebruiker, de reder, de boete krijgt. Dat is curieus. De reder heeft weliswaar een zorgplicht, maar het is raar dat hij aan het einde van de pijplijn de boete krijgt. Je moet de dader aanpakken en die zit eerder in de keten.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Mevrouw De Boer is niet voor regelgeving en vastleggen wat met ladingen gebeurt. Tegelijkertijd vindt zij het onredelijk dat de reders daarop aangesproken worden. Hoe moet je handhaven als je niet in het voortraject, wanneer de bunkers worden overgeslagen en gemengd, al controleert?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is curieus dat er wordt gecontroleerd op afvaltransporten. Tijdens de hoorzitting bleek dat er niet zozeer wordt gecontroleerd op de stoffen die erin zitten, als wel wordt gekeken naar de transporten die plaatsvinden. Kennelijk wordt dan geconstateerd dat er sprake is van bijmenging. Dat probleem moeten wij dus helderder hebben.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): U noemt precies het probleem waar een oplossing voor nodig is. Tijdens de hoorzitting hebben de reders oplossingen aangedragen in de vorm van het instellen van een paspoort om beter in beeld te krijgen wat er met de ladingen gebeurt. Nu onttrekt zich dat voor een groot deel aan de waarneming en de controlemogelijkheden.

Door het vast te leggen in een paspoort, kun je dat volgen en voorkomen dat uiteindelijk de verkeerde verantwoording moet afleggen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We zitten kennelijk in een patstelling. In het rapport Vuile olie wordt geconstateerd dat er veel overtredingen zijn, maar wij hebben niet helder wat de overtreding is. De ILT en het KLPD controleren afvaltransporten en betrappen overtreders op heterdaad. Waarop, vraag ik dan vervolgens. Het is een cirkelredenering. Wij moeten eerst helder hebben wat het probleem is. Bepaalde stoffen kun je wel bijmengen. Wij moeten niet de illusie hebben dat stookolie van zichzelf schoon is en dat er alleen vuile stoffen worden toegevoegd. Het KLPD zei tijdens de hoorzitting dat op deze manier ook afval wordt weggewerkt. Dat moeten wij niet willen.

Voorzitter. Wat wij ook helder moeten hebben, is het probleem van het afval dat wordt bestempeld als afval zonder dat gekeken wordt wat in de afvaltransporten wordt vervoerd. Daarop wordt niet gecheckt, dus daarvoor is kennelijk geen lijst. Wellicht is het afval wel geschikt om, na een raffinageproces, hergebruikt te worden als stookolie. Er worden misschien wel "goede" partijen olie als afval weggewerkt, terwijl ze verderop in het proces gewoon weer terugkomen. Dat is natuurlijk erg lucratief voor de afvalverwerker. Wellicht worden er partijen olie ingenomen, terwijl zij misschien heel geschikt zijn. Moeten wij daar niet iets aan doen?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Het bijmengen van vreemde stoffen in stookolie kan veel schade opleveren voor de veiligheid van schepen, voor het milieu en zelfs voor de volksgezondheid. Ik deel de vraag van de collega's naar de grootte van het probleem. Ik heb begrepen dat minister Schultz bezig is om die in kaart te brengen. Wanneer kunnen wij de uitslag daarvan verwachten? Er is wel degelijk een rol voor de overheid weggelegd. Als het gaat om milieucriminaliteit moet zij echt optreden. Illegale handel in giftige stookolie moet stoppen. Dat begint wat ons betreft met duidelijkheid over wat wel en niet mag. Het moet voor iedereen glashelder zijn aan welke eisen oliemengsels moeten voldoen. Daarom is een zwarte lijst met verboden stoffen nodig. Dat is niet afdoende, maar om te kunnen handhaven moet je eerst weten waarop je handhaaft. Een zwarte lijst is daarvoor een noodzakelijke eerste stap.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Hachchi maakt de terechte koppeling tussen de zwarte lijst en de handhaving. De achilleshiel is dat er geen goede middelen zijn om snel te kunnen bekijken of er rotzooi in de heksenbrouwsels zit. Ga je een zwarte lijst aanmaken zonder dat je goede instrumenten hebt om die te controleren? Wat is de volgorde? Maak je eerst een zwarte lijst en bekijk je dan of je instrumenten krijgt? Of deelt mevrouw Hachchi met ons dat

een zwarte lijst alleen zinvol is als de instanties en de bedrijven de instrumenten hebben om zelf snel en goed te bekijken of er troep in zit?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Volgens mij moet je meerdere stappen tegelijk zetten. Ik verwijs net als de heer Van Gerven naar de motie uit 1994. Wij zijn al jaren bezig met deze discussie. Ik heb tijdens de hoorzitting goed geluisterd. Een van de gasten gaf aan dat er al stappen gezet zijn om tot zo'n lijst te komen. Laten wij niet net doen of er niets is. Feit is dat het behoorlijk ingewikkeld in elkaar steekt en dat je op verschillende terreinen in de keten en bij de overheid stappen moet zetten. Dat neemt niet weg dat wij niet achterover moeten leunen en wachten tot het ei van Columbus gelegd is. Ik begrijp de punten van de heer De Rouwe, maar ik denk dat je met zo'n lijst een belangrijke eerste stap zet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat was niet helemaal mijn vraag. Mijn vraag was simpelweg: wat heeft een zwarte lijst voor zin als je geen middelen hebt om die goed te controleren, als het een dode lijst is? Welke waarde heeft die lijst dan?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik zie het niet zo zwart-wit als de heer De Rouwe. Het is geen dode lijst. Wij hebben tijdens de hoorzitting kunnen horen dat aan een lijst wordt gewerkt, nota bene op internationaal niveau. Dat moet je doorzetten. Het is een eerste stap. Ik zeg niet voor niets dat er nog veel meer moet gebeuren, ook op het terrein van handhaving. Mijn punt is dat je pas kunt handhaven als je iets hebt om te controleren. Zo'n lijst geeft een eerste handvat.

Voorzitter. Ik heb een opmerking naar aanleiding van de stukken en het aantal bewindspersonen. In totaal vier bewindspersonen hebben met deze problematiek te maken. Naast de bewindspersonen die hier zitten, zijn ook staatssecretaris Mansfeld en staatssecretaris Teeven betrokken. Wie houdt de regie op het probleem? Het wordt een kunst op zich om met al die verschillende taken niet langs elkaar heen te werken. Graag een reactie van de bewindspersonen.

Ik heb in de brieven van minister Schultz en staatssecretaris Teeven twee verschillende reacties op de zwarte lijst gelezen. Minister Schultz zegt dat zij ermee bezig is met de sector en verschillende partijen, terwijl staatssecretaris Teeven in zijn brief voorbehouden maakt of de zwarte lijst wel goed genoeg is en niet te snel achterhaald zal zijn. Ik wil graag tekst en uitleg van beide bewindspersonen over dit verschil in interpretatie. Op welke manier gaat de lijst in de regelgeving opgenomen worden? Vertrouwt de regering de zelfregulering door de sector of gaat zij de verboden stoffen stevig verankeren?

Wij hebben tijdens de hoorzitting gehoord dat de sancties in Singapore steviger zijn. Ik ben benieuwd naar de reacties van de bewindspersonen. In de hoorzitting kwam duidelijk naar

voren dat het gaat om de voorkant van de keten en dat je niet aan het eind van de rit pas aan de slag moet gaan. Ik denk zelf aan certificering binnen de keten en wil graag weten hoe die verbeterd kan worden. Dit probleem moet je internationaal tackelen. Ik wil graag horen welke stappen daartoe gezet worden. Waar staan wij nu en wat kunnen wij de komende tijd verwachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het klopt dat er meerdere bewindslieden met deze problematiek bezig zijn. Ik houd mij ermee bezig omdat ik afspraken maak in IMO-verband en over wat allemaal wel en niet is toegestaan in zeehavens. De staatssecretaris van I en M houdt zich specifiek bezig met illegale bijmenging en het voorkomen daarvan. Wij zorgen ervoor de ministeries gezamenlijk de regie houden; dus er zit geen licht tussen. De handhavingstaak is natuurlijk een andere dan die van wet- en regelgeving. Ik geloof niet dat je die allemaal op een hoop moet gooien. Het is in principe niet erg dat meerdere bewindslieden zich bezighouden met dit onderwerp, zolang wij elkaar daarop bijhouden. Het feit dat wij hier samen zitten, laat zien dat wij daar geen licht tussen laten schijnen.

Hoe groot is het probleem? Wij hebben daarover geen cijfers. De ILT bemonstert, maar op basis daarvan is niet zichtbaar hoe groot het probleem is; je kunt wel zien wat je vangt, maar niet wat je niet vangt. Wij weten dus niet hoe groot het probleem van het wegmengen van schadelijke stoffen is. Het is belangrijker om te bekijken hoe wij ervoor kunnen zorgen dat dit niet mogelijk is. Als er schadelijke stoffen weggemengd worden, is het lastig om te achterhalen op welke plek in de keten dat gebeurt. Wij moeten ervoor zorgen dat geen afval of andere stoffen die er niet in thuishoren, bijvoorbeeld stoffen met een te hoog halogeengehalte, in de bunkerolie terechtkomen. Daarom zet de ILT vooral in op de handhaving bij de inzamelaar en de verwerkers van de afgewerkte olie. De ILT voert controles uit op afvalinzamelaars en bij andere bedrijven die materiaal voor bunkerbedrijven aanleveren. De afvalwetgeving verbiedt om bepaalde stoffen bij te mengen. Daar wordt expliciet naar gekeken. De ILT bemonstert, zorgt dat de monsterring wordt doorgestuurd, ook naar het OM als daartoe aanleiding is, en geeft ondersteuning aan het strafrechtelijk onderzoek. Daarnaast zijn dit jaar twintig bedrijven gecontroleerd die vallen onder het Besluit inzamelen afvalstoffen en het Besluit organisch-halogeengehalte van brandstoffen. Er lopen dus diverse controles.

Er werd verwezen naar een motie uit 1994. Is het nu zo dat het probleem niet bij het ministerie op de agenda heeft gestaan? Dit dossier heeft sinds het eind van de jaren negentig zeker niet stilgelegen, want in IMO-verband is zwaar onderhandeld om te komen tot een herziening van de MARPOL Annex VI. Dit heeft in oktober 2008 geleid tot de overeenstemming over nieuwe zwavelnormen voor de SECA-gebieden, het Noordzeekanaal

en de Oostzee, en voor de mondiale zeeën. Op initiatief van de inspectie van het toenmalige ministerie van VROM is in mei 2011 het rapport Blends in beeld geschreven, dat een aanbeveling geeft voor de internationale aanpak van de regulering rond bunkerolie. Volgend op dat rapport is het ministerie van I en M vorig jaar in overleg gegaan met de sector om verdere verbeteringen aan te brengen. Gezien de complexiteit is daarover nog geen overeenstemming bereikt of een specifieke oplossing gevonden. Wij zijn echter aan de slag met specifieke deelonderdelen. Een aantal partijen uit de keten, zoals het Havenbedrijf Rotterdam, de Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche (NOVE) en de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) zijn een samenwerkingsverband gestart om een betere kwaliteit voor brandstof te bereiken. Dat is een voorbeeld van wat een markt kan doen.

Het is belangrijk dat wij vooral in internationaal verband naar de problematiek kijken, want als wij in Nederland allerlei strenge regels toepassen, verdwijnt de activiteit een paar kilometer verder over de grens. Het is economisch gezien te aantrekkelijk. In de MARPOL Annex VI zijn eisen voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen opgesteld. Voor de Noordzee en de Oostzee worden die in 2015 van kracht. Tot die tijd zal het complex zijn. Wij hebben eerder in IMO-verband gesproken over het invoeren van nieuwe aangescherpte regels, maar je moet eerst de afgesproken normen invoeren en ervoor zorgen dat ze niet opengebroken kunnen worden en dat de ingangsdatum niet wordt uitgesteld. Dat vergt een zeker strategisch handelen.

Hoe zit het met Singapore en waarom heeft men daar wel een oplossing? Ik ben zeer bereid om te bekijken hoe andere landen met deze problematiek omgaan, maar het is niet zo dat je dat altijd kunt kopiëren naar de Nederlandse situatie. De haven van Singapore heeft bijvoorbeeld veel meer bevoegdheden dan het Havenbedrijf Rotterdam. Ik ben echter bereid om te bekijken wat wij ervan kunnen leren en eventueel kunnen overnemen.

Er is gevraagd of wij opnieuw kunnen kijken naar het debunkeren. De definitie van debunkeren is in de Europese kaderrichtlijn vastgelegd en wij kunnen deze alleen in EU-verband veranderen. In de kaderrichtlijn staat dat afval elke stof of elk voorwerp is waarvan de houder zich ontdoet of voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen. Dit kan bij debunkeren aan de orde zijn als de reder aangeeft dat bunkerolie niet meer voor voortstuwing kan worden gebruikt. Dan wordt de olie door de ILT als afvalstof gezien. In andere gevallen geldt dit niet. Hierover loopt op dit moment bij het Europese Hof een zaak van Shell. De uitspraak is op 12 december a.s. en misschien is het goed om die af te wachten alvorens nieuw onderzoek op te starten.

De voorzitter: Ik sta in dit blok één interruptie toe. De leden mogen kiezen of zij de minister van I en M of de minister van V en J een vraag stellen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Debunkeren is volgens mij een heel ander probleem dan dat van de vrachtwagen van Shell die op de terugweg vanuit België over de grens is aangehouden. Daarbij gaat het om een product dat niet voldoet, dat moet worden teruggenomen en dat daarom beschouwd wordt als afval. Daar is een juridische strijd over. Bij debunkeren gaat het erom hoe wij schepen die afval en andere stoffen kwijt moeten, kunnen faciliteren en dat met regels omgeven. Volgens mij worden hier twee zaken met elkaar vermengd, die niet alles met elkaar te maken hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dit moment kunnen partijen hun afval kwijt, maar daar moeten zij wel voor betalen. Dat is vaak een issue. Als wij moeten zoeken naar een methode waarbij zij niet hoeven te betalen, moeten wij bekijken hoe dat geregeld kan worden. Ik denk echter dat het goed is dat je moet betalen voor het achterlaten van afval. Er staat in de regels dat je afval niet zomaar mag storten, maar de mogelijkheid om ervan af te komen, bestaat dus wel.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik begreep tijdens de hoorzitting dat het helemaal verboden is en dat daardoor onmogelijke posities ontstaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik krijg een ander signaal. Chemisch afval kun je afleveren.

Voorzitter. Er wordt gevraagd of het handig is om een kwaliteitspaspoort af te geven. Ik hoor daarover verschillende geluiden. Zoiets zorgt natuurlijk voor administratieve lasten, papier is niet altijd de oplossing, maar het is vooral technisch gezien complex. Van de partij olie blijft een deel over dat een paspoort heeft en daar komt weer een nieuwe partij bij die ook een paspoort heeft. Afhankelijk van hoe vaak je moet bijtanken, krijg je met diverse stromen te maken en is het moeilijk om te zien wat er wel of niet in zit. Welk paspoort moet je dan hanteren? Overigens betekent dit niet dat het onderwerp niet op de agenda kan komen. Bij de verdere uitwerking kunnen wij boven tafel brengen wat wij kunnen doen, maar ik wil wel bekijken hoe je een paspoort zo simpel mogelijk kunt invoeren.

Sinds vorig jaar werken wij met de stakeholders aan een voorstel voor een lijst van stoffen die niet in bunkerolie toegepast mogen worden. Hier zitten haken en ogen aan, want er zijn stoffen die je wilt uitbannen maar die van nature in aardolie zitten of ontstaan bij het kraakproces. Wij zoeken gezamenlijk naar realistische en uitvoerbare oplossingen. Wij zijn erover in gesprek, maar het is complex. Wellicht dat er daarom onderscheid was in mijn brieven en die van de staatssecretaris van V en J. Dat is een heel reële staatssecretaris, dus

wellicht dacht hij dat het mooier klonk dan het is. Wij zijn nog zoekende naar een goede manier.

Er werd mij gevraagd om het initiatief te nemen om samen met de overheden van de landen in de Hamburg-Le Havre range de problematiek op te pakken. Ik zal ervoor zorgen dat de inspectie overlegt met de collega-inspecties in de omringende landen, voor zover zij dat al niet doet.

De heer **Van Gerven** (SP): De minister zegt dat er wordt gewerkt aan een lijst met stoffen. Dat betekent een aanscherping ten opzichte van de ISO-normen. Dat is een goed uitgangspunt, want je hebt normen nodig om te handhaven. Kan de minister aangeven wat het tijdpad is? De minister heeft niets gezegd over mijn verwijt aan de ILT dat zij sinds anderhalf jaar niet meer betrokken zijn bij Waakzaamacties of vervolgotrajecten als Andante, terwijl de oliezwendel toch een heel groot probleem is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat ik daar wel antwoord op had gegeven. Ik gaf aan dat de ILT inspecties doet, bij bemonstering meewerkt aan het doorsturen, ook naar het OM, ondersteuning geeft bij strafrechtelijk onderzoek en bedrijven controleert die onder het Besluit inzamelen afvalstoffen vallen of waarbij het Besluit organisch-halogeengehalte van brandstoffen van toepassing is. Ik weet niet waar de heer Van Gerven de informatie vandaan haalt dat de ILT niet meedoet.

De heer **Van Gerven** (SP): Wij hebben die informatie van de werkvloer. Als je kijkt naar de resultaten van de acties Waakzaam tussen 2010 en 2012, is in 48% van de gevallen wat met de olie aan de hand. Er zijn duidelijke aanwijzingen dat er gemengd wordt en dat het niet deugt. Dan is er onvoldoende samenwerking tussen de verschillende diensten, tussen het KLPD, de ILT en andere. Daar is ontzettend veel frustratie over. Ik wil geen welles-nietesdiscussie, maar vraag of de minister bereid is om de milieucriminaliteit, de oliezwendel, tot prioriteit te verklaren en de ILT een duwtje in de rug te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef een ander antwoord. Waakzaam is een gezamenlijke actie van de politie en de ILT. Naar mijn informatie loopt die samenwerking voorspoedig. Ik ben bereid om er nog eens naar te kijken en te achterhalen waar die geluiden vandaan komen en of wij problemen zien. De inspectie heeft gewoon een werkprogramma, net als de politie dat heeft. Als je individuele dingen bespreekt, is alles prioriteit, maar er zijn meer onderwerpen die belangrijk zijn. Wij zetten in op de manier waarvan wij denken dat die goed is. Dit is voor ons een belangrijk onderwerp, zowel vanuit milieuperspectief als vanuit het perspectief van internationale concurrentie. Wij werken daar

goed aan, ook gezamenlijk. Als er issues zijn, ben ik bereid om mij daar met mijn collega in te verdiepen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik begrijp dat minister Schultz samen met haar collega's maar ook met de verschillende partijen werkt aan de lijst met verboden stoffen. Kan zij aangeven wanneer wij die lijst kunnen verwachten? Hoe wordt deze in regelgeving verankerd? Ik vroeg ook naar de internationale samenwerking en haar inzet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De internationale samenwerking is erg belangrijk omdat het probleem anders de grens oversteekt. Zowel beleidsmatig in IMO- en Europees verband als op het gebied van de uitvoering op inspectieniveau, zullen wij ervoor zorgen dat die internationale samenwerking er is. Het tijdpad voor de lijst is lastig aan te geven omdat het om complexe materie gaat. Wij streven ernaar om halverwege volgend jaar meer duidelijkheid te hebben.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat wij voor het zomerreces een voorstel kunnen verwachten. Als dit niet lukt, ontvangen wij graag een bericht dat het later wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wordt dit een Nederlandse lijst of een Nederlandse lijst die ingezet zal worden bij de IMO? Wordt er gezamenlijk opgetrokken met de Antwerpse haven? Deze handel leent zich namelijk voor een aanpak die letterlijk en figuurlijk dicht bij elkaar ligt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een Nederlandse lijst, want wij nemen het initiatief om er met de sector uit te komen. Wij willen deze echter in IMO-verband inbrengen waardoor een discussie zal ontstaan. Natuurlijk betrekken wij ook Antwerpen erbij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is het dan een lijst die in Nederland gehandhaafd gaat worden en waarbij de extra inzet is om dit binnen de IMO te doen of is hij echt bedoeld om in internationaal verband afspraken te maken? En als dat niet lukt, wat dan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Je moet proberen om niet alleen het beleid, maar ook de uitvoering daarvan internationaal te houden. Als je een gezamenlijk beleid voert maar er diversiteit in de uitvoering is, is er alsnog geen level playing field. Dat is het allerbelangrijkste. Soms moet je echter het voortouw nemen. Als iets bij jou meer een probleem is dan bij een ander moet je actief zijn. Het is bij ons een probleem omdat hier heel

veel stookolie gemaakt wordt. Wij zullen die lijst bij de IMO inbrengen. Als dat op problemen stuit, lijkt mij het goed om op dat moment de discussie te voeren over alleen doorgaan of niet. Dat hangt af van de grootte van het probleem op dat moment. Mijn voorkeur gaat uit naar internationaal handelen.

Minister **Opstelten**: Voorzitter. Zoals mijn collega al zei, werken wij heel goed samen, zeker op dit terrein. De Kamer heeft een brief gekregen die ondertekend was door de staatssecretaris omdat ik wat andere dingen aan het doen was. Wij hebben een vervangingsregeling in het kabinet en zo moet mevrouw Hachchi die ondertekening zien. Mevrouw De Boer en anderen vroegen wat het probleem is. Uit het rapport komt geen positief beeld; het gaat om structurele omstandigheden waarin het wegmengen van afval en stookolie geen incident is. Een effectieve aanpak van het probleem van vervuilde olie vraagt een stevige en scherpe handhaving waarvoor capaciteit gereserveerd moet worden, en een ketenbrede aanpak. Je kunt zowel stafrechtelijk handhaven als bestuurlijk, door het intrekken van vergunningen.

De heer De Rouwe triggerde mij met zijn opmerking over de typefout. De brief geeft echter een juiste weergave. De studie Vuile olie is een voorbeeld van een thematische studie die een complete weergave geeft van de stand van zaken op het moment dat deze wordt verricht. Het is goed om die studie voort te zetten en in 2014 zal een nieuw rapport verschijnen. Ik heb dat niet net verzonnen als een slimmigheidje. De wereld van de bunkerolie is zeer dynamisch. Daar moeten wij zicht op houden, onder andere door de lopende opsporingsonderzoeken. De Politieacademie zal een vervolgonderzoek doen dat in het voorjaar van 2014 is afgerond.

De heer De Vries vraagt of de handhaving effectief is en of wij die willen bevorderen. Het antwoord daarop is uiteraard ja, zoals mijn collega al zei. De opsporingscapaciteit wordt effectief en efficiënt ingezet op meerdere kortlopende strafrechtelijke trajecten. Op dit moment lopen er binnen het project Andante diverse onderzoeken die zich richten op verschillende schakels in de stookolieketen. Ten eerste is de inzet gericht op het tegengaan van de afgifte van niet-buikbare en daarmee tot afvalstof geworden stookolie aan andere dan erkende afvalinzamelaars of -verwerkers. Ten tweede is de inzet gericht op het tegengaan van illegaal blenden. Ten derde wordt bekeken waar de gevaarlijk afvalstoffen vandaan komen. Zo mogelijk wordt bij deze onderzoeken ingezet op het ontnemen van crimineel verkregen vermogen.

De heer De Vries en anderen vroegen naar de samenwerking. Toen ik uitgenodigd werd voor dit algemeen overleg, dacht ik meteen aan de dag dat ik op werkbezoek ging en een actie in de haven van Rotterdam meemaakte. Daarna ben ik langzaam afgereisd naar Zeeland waar in de lucht, op het water en op het land echt heel goed wordt samengewerkt

tussen de ILT en de politie. De douane is nog niet genoemd. Die is heel belangrijk. Het is goed dat de Kamer de vraag over de samenwerking stelt. Zeker als zij signalen van de werkvloer krijgt, is dat voor ons een trigger om de samenwerking nog eens goed met onze mensen door te nemen. Wij moeten als één overheid functioneren en één gezicht laten zien. De heer Van Gerven vroeg welke resultaten er zijn. De onvermijdelijke vraag die ik bij elk algemeen overleg krijg, is wat er nog op de plank ligt. Ik geef daar geen antwoord op, maar ik neem de vraag serieus. In het onderzoeksproject Andante lopen op dit moment zeker vijftien onderzoeken waarbij meerdere verdachten zijn betrokken. Ten aanzien van zes verdachten is een transactie overeengekomen waarin in vijf gevallen is betaald en in een geval nog betaald moet worden. Een aantal opsporingsonderzoeken is afgerond en beoordeeld door het OM en is in afwachting van zittingsruimte bij de rechtbank. Verder bevindt zich een aantal onderzoeken in de opsporingsfase.

De heer De Rouwe vraagt of de sancties voldoende zijn. Op dit moment bedraagt de maximale boete €780.000. Ik zie de heer De Rouwe een beetje lachen. Wij wisten echter dat deze vraag zou komen. Er is een wetsvoorstel bij de Kamer ingediend en ik vraag de aandacht van de Kamer om ermee op te schieten. Dan wordt het mogelijk om aan een rechtspersoon een geldboete op te leggen tot ten hoogste 10% van de omzet van de rechtspersoon. Het strafbaar stellen van financieel-economische criminaliteit zou hierbij van toepassing kunnen zijn. Er is een gevangenisstraf van maximaal zes jaar mogelijk.

De heer De Rouwe vroeg impliciet wat de pakkans is voor het wegmengen van afval in stookolie. De ILT en de politie zetten de mogelijkheden in die zij hebben om dit aan te pakken. Die variëren van toezicht tot het inzetten van het strafrecht. De politie is al langere tijd bezig met de aanpak van het wegmengen van afval door stookolie. Door het onderzoeksproject Andante is deze aanpak geïntensiveerd. In het kader van dit project lopen diverse opsporingsonderzoeken. De onderzoeken zijn kortlopend en gericht op het uitdelen van korte klappen zodat zichtbaar is dat de overheid optreedt. Dat heeft altijd een preventieve werking. De opsporingscapaciteit wordt daardoor efficiënt ingezet en de pakkans neemt toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik moest inderdaad een beetje lachen over de huidige boete van €780.000. Als minister Opstelten en ik voor dat bedrag tanken is dat enorm, maar voor een tanker is het heel laag. Staatssecretaris Teeven schrijft dat er sprake is van bewust economisch handelen. Wij weten dan wel waarop geduid wordt; het bedrag is zo laag dat het uit kan om een paar keer in de fout te gaan. Ik snap wel dat er vijf transacties bij het OM zo afgerekend worden. Het bedrag is veel te laag. De minister legt de link met een wetsvoorstel dat bij de Kamer ligt. Ik ken dat voorstel niet. Het kan zijn dat het een breder wetsvoorstel is dat over meer zaken gaat. Ik wil graag specifiek weten waarover het

handelt, zodat de Kamer dit kan aanpakken. Overweegt de minister ook de bestuursrechtelijke weg? Ik kan mij voorstellen dat wij recidive op de kaart gaan zetten. De politie geeft in het rapport aan dat het om een sector gaat die erg goed bekend is en waar de overtreding veel voorkomt. Ik bepleit niet alleen een fors hogere boete, die bij de behandeling van het wetsvoorstel aan de orde zal komen, maar ook dat het een keer ophoudt. Twee keer in vijf jaar een gele kaart zou moeten leiden tot rood. Deelt de minister die opvatting van het CDA?

Minister **Opstelten**: Het wetsvoorstel ligt in de Kamer in het overleg met de collega's van de commissie voor Veiligheid en Justitie. In uw geval gaat het om de heer Oskam. Financieel-economische criminaliteit is een item. Wij spreken hier over de categorie ondermijnende criminaliteit. Wij willen daarvoor hogere sancties en straffen. De overheid moet doorpakken en korte klappen geven. Ik heb er geen zorgen over dat de behandeling van het wetsvoorstel niet snel genoeg gaat, maar stel het op prijs als u en uw collega deze willen bevorderen. Dit geldt ook voor de andere leden.

De bestuursrechtelijke aanpak spreekt mij aan. Mijn collega en ik zullen altijd bekijken of er nieuwe instrumenten nodig zijn, maar ik denk niet dat mijn aandacht daar dient te liggen. De sanctie moet omhoog, maar er moet ook gefocust worden op de samenwerking, het doorpakken en het voldoende aandacht geven. Bij de politie, het OM, de ILT en de douane is dit laatste absoluut het geval en zij hebben successen laten zien. Het is goed als wij van tijd tot tijd in een brief over de stand van zaken rapporteren. Een mooi moment daarvoor is bij het verschijnen van het rapport van de Politieacademie in het voorjaar. De Politieacademie kennende zal dat kritisch zijn, maar zal zij ook de pro's en contra's van het werk opnemen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Uw collega gaf aan dat wij voor de zomer de brief over de lijst met de verboden stoffen krijgen. Hoe gaat die lijst in de wet- en regelgeving opgenomen worden? Kan de handhaving dan meteen van de grond komen of moet daarvoor nog het een en ander gebeuren? Ik wil graag een tijdpad met daarin wanneer wij wat kunnen verwachten.

Minister **Opstelten**: Ik heb niets te zeggen in aanvulling op mijn collega. Wij gaan gelijk op. Als je met een lijst komt, moet je ook bekijken hoe je hem handhaaft. Anders heeft het weinig zin. Dat zal daar zeker bij betrokken worden. Daar ben ik van overtuigd.

De heer **Van Gerven** (SP): De resultaten behaald in het verleden, doen vrezen voor de toekomst. De motie-Poppe is twintig jaar geleden ingediend. Met het oog op de toekomst

heb ik twee punten over de samenwerking tussen de ILT en het KLPD. Mag ik uit de beantwoording van de bewindslieden opmaken dat zij er samen tegenaan gaan en de milieucriminaliteit prioritair verklaren? Komt er nog een actie Waakzaam?

Minister **Opstelten**: Het KLPD bestaat niet meer. Sinds 1 januari is er de Nationale Politie. Het KLPD was nationaal, maar is daarin opgenomen. Ik ben het nagegaan: de capaciteit voor de handhaving op het gebied van milieucriminaliteit is er zowel nationaal als bij de tien regio-eenheden. In het noorden en het zuiden krijgt de handhaving de aandacht die zij verdient. Mijn collega en ik zullen voortdurend opletten dat goed en duidelijk wordt samengewerkt. Ik ben ervan overtuigd dat dit gebeurt. Uw signaal is aanleiding om dit te toetsen en na te vragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kom op een aantal dingen terug. Er is een lijst en wij gaan bekijken hoe het in Singapore is geregeld. Er is overleg met omliggende landen, want het level playing field is ontzettend belangrijk en wij moeten ons niet uit de markt prijzen. Er wordt ook gekeken naar de afvalpartijen die misschien teruggebracht kunnen worden in de keten. De uitspraak over Shell op 12 december a.s. wordt afgewacht. Als je partijen die geschikt zijn om in het proces te worden opgenomen als afval bestempelt, jaag je daarmee bedrijven misschien onterecht op kosten. Je kunt bekijken of de partijen volgens de internationale lijsten echt vervuilend zijn. Misschien is het goed dat wij daar na 12 december een terugkoppeling van krijgen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij na dit debat in de procedurevergadering bekijken welke follow-up wij opportuun vinden.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het is mooi dat er gedacht wordt aan het verzwaren van de sancties. In Singapore kiest men zelfs voor het bij overtredingen verliezen van de licentie. Misschien dat daarvan iets geleerd kan worden. Ik ben het met de heer Van Gerven eens dat het verhogen van de sancties geen zin heeft als je de opsporing niet goed regelt. Misschien is het dienstig om nog eens te praten met de partijen in Rotterdam die op dit moment een covenant sluiten. Zij hebben er tijdens de hoorzitting blijk van gegeven dat zij meedenken over de aanpak van de problematiek vanuit hun sector. Zijn de ministers bereid om met de sector afspraken te maken?

Minister **Opstelten**: Het lijkt mij voor de hand liggend dat je overlegt met de partijen die daarmee in Rotterdam bezig zijn. Daar krijgt de samenwerking gestalte. Ik heb het bij een werkbezoek ook gezien. Wij doen dat en blijven dat volgen.

De heer **Van Gerven** (SP): De SP hecht eraan een VAO aan te vragen. Ik stel voor om dat na 12 december te houden. Ik vind dat het debat niet af is.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd. Er zijn twee toezeggingen gedaan:

- De minister van Infrastructuur en Milieu streeft ernaar om voor de zomer met een voorstel te komen over een zwarte lijst van gevaarlijke stoffen die niet thuishoren in stookolie.
- De minister van Veiligheid en Justitie informeert de Kamer in het voorjaar bij het verschijnen van het rapport van de Politieacademie over de stand van zaken met betrekking tot het handavingsinstrumentarium waaronder mogelijke bestuursrechtelijke stappen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hecht ook aan een terugkoppeling over het overleg met de omringende landen en het beleid van Singapore.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat hierover wordt teruggekoppeld bij de volgende reguliere mogelijkheid, bijvoorbeeld bij een algemeen overleg over de scheepvaart in het voorjaar. Hiermee ronden wij het eerste blok over de scheepvaartafvalstoffen af.

De vergadering wordt van 19.06 uur tot 19.10 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heet de Kamerleden die bij het tweede deel aanschuiven welkom. Gezien de korte tijd die wij ter beschikking hebben, stel ik voor dat u vier minuten spreektijd in de eerste termijn hebt en elkaar niet interrumpeert. Ik ben bang dat wij anders in de problemen komen met de beantwoording.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij spreken al heel lang over de problemen in de binnenvaart. Het wordt tijd om stappen te zetten. Vorige week heeft de commissie gesproken met een vertegenwoordiger van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV). Duidelijk is dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) niet meer bezig is met het verdedigen van de belangen waarvoor zij tweehonderd jaar geleden is opgericht. De CCR is met andere dingen bezig, zoals het bedenken van overbodige regels. De CCR moet wat ons betreft inbinden. Nieuwbouweisen mogen niet opgelegd worden aan bestaande schepen. Pas wanneer een schip wordt gerenoveerd, kun je vragen om in de nieuwste technieken mee te gaan. Aan de eigenaren van kleine oude schepen kun je dat niet vragen. Graag hoor ik wanneer er eindelijk duidelijke regels komen.

De SP-fractie begrijpt dat niet kan worden vastgelegd welke eisen het zwaarst zijn. Het gaat om de stapeling en die verschilt per schipper. Is de minister het ermee eens dat niet

makkelijk kan worden vastgesteld welke eisen zwaar en minder zwaar zijn? Wat vindt de minister ervan dat de CCR ondanks de kritiek gewoon doorgaat met het bedenken van nieuwe regels?

Dit is de gelegenheid om een schoonmaak binnen de CCR te houden. Laten wij bijvoorbeeld de secretaris-generaal van de CRR vervangen door iemand die wel verstand van zaken heeft en die geen domme regels voorstelt en verdedigt. Is de minister bereid om de secretaris-generaal van de CRR vriendelijk te verzoeken ruimte te maken voor iemand die meer weet van de binnenvaart? Graag een reactie.

Het is positief dat de minister de aanvraag van België om de crisis aan te melden steunt. Maar waar baseert de minister het op dat België tot op heden nog geen crisisaanvraag heeft gedaan? Of ligt deze aanvraag er inmiddels wel? De SP-fractie krijgt het gevoel dat de minister de urgentie hiervan niet voelt. Zij staat op een afstand te kijken hoe België dit opknapt. In Nederland verwijst de minister naar een plan van de BinnenvaartBrancheUnie (BBU) waarmee zij nog moet komen. Kan de minister een actievere houding aannemen? Graag een reactie.

Er is een rapportje van Panteia over de markttransparantie in de binnenvaart. Het rapport gaat helaas niet in op de vraag of er in de binnenvaart daadwerkelijk een probleem is met markttransparantie en hoe dat kan worden opgelost. Het rapport gaat wel over de aardappelbranche en de visserij. Dat is interessant, maar het had over de binnenvaart moeten gaan. Dat is dus zonde van het geld. Dit rapport zal onderin de la verdwijnen. Wij zijn inmiddels weer maanden verder en er is nog niets gedaan. Waarom is niet gewoon gekeken naar het verbeteren van de transparantie in de binnenvaart? Daar moest het rapport toch over gaan? Graag een reactie.

De SP vindt het voorstel van de Europese Commissie om de markttoegang voor loodsen volledig open te stellen belachelijk. Volgens mij bestaat de Commissie uit mensen die nog nooit een schip van binnen hebben gezien, laat staan dat zij weten wat het loodswezen is. Loodsen is specialistisch werk dat kennis vraagt van de omgeving en het vaarwater. Het gaat om vervoer van gevaarlijke stoffen waarbij veiligheid en milieu centraal staan. Een volledig open markt brengt deze zaken in gevaar. Daarnaast kost het openstellen van de markt geld. Het is een misverstand dat het goedkoper wordt. In Denemarken en Argentinië zijn de tarieven flink gestegen, namelijk met 20% tot 100%. Ik vraag de minister om zich in de Raad flink te verzetten tegen dit voorstel van de Europese Commissie.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Voorzitter. Voor de PvdA is het duidelijk dat de door de CCR in 2003 gestelde regels voor nieuwbouw niet allemaal noodzakelijk zijn om de gestelde doelen te halen. Zeker in tijden van crisis moeten wij terughoudend zijn met het van toepassing verklaren van alle nieuwbouwwegels op oudere schepen. Het aflopen van

overgangstermijnen midden in de huidige economische crisis, betekent met name voor ondernemers met kleinere schepen de nekslag. In dit segment verdwijnen toch al meer schepen dan erbij komen. Dat is een bedreiging voor het vervoer over water omdat alleen deze categorie schepen in de haarvaten van het vaarwegennetwerk kunnen komen. Als de beperking van de regels niet voor de gehele vloot kan gelden, zouden wij het mooi vinden als de minister gaat lobbyen voor een uitzonderingsbepaling voor schepen tot 86 meter die alleen bij ombouw en revisie nieuwe eisen stelt en ook nog een beetje maatwerk mogelijk maakt. In de kleinere scheepvaart zijn veel verschillen. Zolang het niet geregeld is in de CCR, zien wij graag dat de hardheidsclausule ruimer wordt ingezet.

Ik was op 14 september jl. bij de presentatie in Gorinchem van het rapport van de Universiteit van Antwerpen over de overcapaciteit van grotere schepen in de droge ladingsector. De aanwezige schippers schaarden zich massaal achter de aanbevelingen uit dat rapport. Inmiddels hebben ruim 200 schippers verklaard bereid te zijn tot poolvorming. Zij zien in dat zij de handen ineen moeten slaan. Dat is voorwaar bijzonder, want schippers doen dingen vaak alleen. De voorwaarde voor poolvorming is dat er een sanering van de overcapaciteit plaatsvindt. Er zullen dus schepen uit de vaart moeten. Dat kan door bij faillissementen het te veilen schip in te ruilen tegen een te slopen ouder schip, door schepen een aantal jaren aan de kant te houden of door schepen te exporteren. De financiering zou voor een deel tot stand kunnen komen door middel van een bijdrage per land per laadvermogen op de droge lading van schepen van 86 meter en groter tot stand kunnen komen. De overheid zou een rol kunnen spelen bij voorfinanciering of garantstelling, maar beter is het natuurlijk als de sector het zelf regelt en de banken meedenken over een oplossing.

De banken waren ook in Gorinchem. Zij zeiden mee te willen denken, maar er zijn tot op heden nog geen echte afspraken gemaakt. Mij bereiken berichten dat de banken nog steeds werken met individuele beoordeling en er alles aan doen om schepen in de vaart te houden, ook bij dreigend faillissement. Ik heb de minister meerdere keren gevraagd om druk uit te oefenen op de banken om samen met de sector tot afspraken te komen. De minister heeft in februari met een van die banken een afspraak. Ik vind dat nog heel lang duren. Ik dring erop aan te bevorderen dat die positieve energie die in Gorinchem is ontstaan iets gaat opleveren. Voor dit deel van de binnenvaartsector is dat heel hard nodig. Ik vraag mij in dit licht af of het aanwenden van sloopfondsen in Europees verband voor andere doeleinden het juiste moment is.

Het rapport over de Maasvlakte is positief. De Maasvlakte is binnen alle randvoorwaarden tot stand gekomen. Er is één probleem: de natuurontwikkeling, met name in het gebied Het Buitenland in Rhoon en IJsselmonde van 600 hectare, komt niet goed van de grond. Er is verzet; de eigenaren van de gronden willen niet verkopen. De PvdA vindt dit bijzonder. Als

wij geloof moeten hebben in de nieuwe omgevingswet, en dat hebben wij, moet het zo zijn dat alle doelstellingen gerealiseerd worden en niet de economische, sterke doelstellingen wel en de zwakkere natuurdoelstellingen niet. Dat kunnen wij niet hebben. Wij willen dat de minister vasthoudt aan de doelstellingen en met partijen probeert te komen tot een zo groot mogelijk draagvlak. Ik ben benieuwd hoe de minister hier tegen aankijkt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil mijn dank uitspreken aan de minister en de ambtelijke ondersteuning voor het geven van de overzichten en het beantwoorden van vele vragen. De afgelopen dagen kregen wij nog veel binnen en werden veel verzoeken van de Kamer gehonoreerd. Ik vond de informatie duidelijk en goed te lezen.

Dat compliment kan ik ook maken over de inzet rond de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) en de bruine vloot. Collega Van Hijum en ik hebben daar recentelijk vragen over gesteld. Ik bedank het ministerie voor de niet aflatende inzet om die kleine sector toch te helpen. Ik wil van de minister weten wat haar inschatting is. Er is een gesprek geweest met Kopenhagen en er is gesproken over gelijkwaardigheid en veiligheid. Wat is de inzet de komende maanden?

Mijn PvdA-collega noemde Rhooen en de natuurcompensatie. Het CDA denkt er anders over. Vanuit de bevolking is er veel verzet. Vijftien agrarische bedrijven moeten wijken. Dat zijn gezonde bedrijven die bezig zijn met de voedselproductie in ons land. Mijn fractie vraagt met klem aan de minister om, juist nu het moeilijk is om grond te verwerven, de bakens te verzetten. Moeten wij niet samen aan de slag gaan, in plaats van tegen die mensen in te gaan? Ik vind het zo mooi dat de bewoners zelf in de benen komen om de compensatie van de grond te krijgen. Dus niet tegen elkaar, maar met elkaar. Ik hoor graag de reactie van de minister.

De Kamer heeft wat de CCR betreft een bijzondere procedure achter de rug. Wij hebben gesproken met diverse partijen die namens Nederland in de CCR zitten. Wij kunnen als Nederland geen dingen eenzijdig afdwingen, hoe graag wij dat misschien ook zouden willen. Ik vraag de minister om haar vertegenwoordigers maar met één opdracht naar de CCR te sturen. In 2015 gaat een aantal harde eisen gelden voor schepen die tig jaar geleden gebouwd zijn en waarvan de eigenaren tegen praktische en financiële problemen oplopen als zij moeten investeren. Wil de minister in de CCR bepleiten dat die eisen vijf jaar uitgesteld worden en dat nader onderzoek gedaan wordt naar de kosten en de effectiviteit? Wat is de inzet van de minister? Is zij bereid de vraag om uitstel aan haar gedelegeerden mee te geven?

Er loopt een discussie over de loopbruggen voor de binnenvaartschepen. De loopbruggen zijn nodig voor de sociale verbanden, om de kinderen naar school te brengen, de boodschappen te doen en voor afspraken aan wal. Ik handhaaf mijn amendement hierover

dat bij de eindstemmingen over de begroting aan de orde zal komen. Ik lees in de brief van de minister dat zij in januari of februari terugkomt op de poolvorming en de inzet van sloopfondsen. De heer De Vries zei dat voor daarna een afspraak met de bank is gepland. Het lijkt mij logisch dat de minister dat gesprek heeft voor zij de brief stuurt en daarover de Kamer informeert. Ons voorstel is en blijft om samen met de sector te kijken naar wat gezamenlijk gedaan kan worden. De banken zijn tot op heden muisstil. Ik moet eerlijk zeggen dat ik blij ben dat de meeste schepen gewoon nog varen. Gelukkig zijn de scenario's dat heel veel schepen aan de kant of failliet zouden gaan, niet uitgekomen. De situatie is echter niet goed en gezond; de schulden bij schippers zijn enorm. Wij moeten kijken naar een manier waarop zowel de banken, de overheid als de sector hun verantwoordelijkheid nemen. Ik vraag de minister om de gesprekken hierover op korte termijn te voeren en er met de Kamer verder over te spreken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Vorige week heeft inderdaad een bijzondere bijeenkomst plaatsgevonden: een technische briefing met de CCR en de schippers, maar ook met de commissarissen van de CCR. Er gloort een beetje licht aan het eind van de tunnel. Uit de briefing kwam naar voren dat de partijen het erover eens zijn dat er sprake is van overbodige regelgeving. Dat is positief. Het zou goed zijn als leden van de commissie contact opnemen met collega's uit de landen die aangesloten zijn bij de CCR en dit met hen bespreken. Dit leeft heel sterk. Mijn complimenten voor het ministerie, want ook de schippers zien dat het ministerie zich hier heel hard voor heeft ingezet.

Het oorspronkelijke sloopfonds wordt ingezet voor omscholing van schippers bij het verlaten van de sector en het aanpassen van schepen aan de technische vooruitgang en milieueisen. Gaan Rijk en sector hiervoor een convenant opstellen? Hoe zit het met de rentebaten van dit fonds? Ik las dat de Europese Commissie een consultatie wil doen voor een tolheffing op het water. Dat lijkt mij in strijd met de Akte van Mannheim. Wat is de inzet van de minister in dezen?

De heer De Rouwe sprak al over de inzet van het ministerie voor de bruine vloot. Ik zal straks wat kritischer noten kraken, maar ook daar wordt een goede inzet gepleegd om onze bruine vloot de kans te geven op de Oostzee te varen. Denemarken ligt erg dwars. Klopt het dat het de ramp met de Astrid bij Ierland aangrijpt om extra regels te stellen?

Leidt de versnipperde aanleg van windmolenparken tot een groter risico voor de scheepvaart? Bovendien lijkt een versnipperde aanleg duurder te zijn dan aanleg in een groter gebied. De veiligheidsplannen voor het nieuwe vaarplan op de Noordzee zijn gemaakt voordat de nieuwe ambitie voor Wind op Zee bekend werd. Wat is daarvan de consequentie? Is de minister het met ons eens dat meer schepen en meer molens de risico's op zee sterk vergroten? Het uitgangspunt was toch aanvaarbare risico's? Wat zijn

dat dan? Heeft dit effect op de concurrentiepositie van onze haven? Engeland maakt zich druk over windparken die voor Engeland liggen, maar gelden dezelfde argumenten niet voor windmolens die in Nederlandse wateren worden gebouwd? Hanteren de landen rond de Noordzee dezelfde uitgangspunten inzake minimale passeerafstanden voor doorvaarbaarheid van de parken? Kan de kustvaart hier adequaat optreden?

Ik vind de gang van zaken rond de loopbrug verontrustend. Er is een amendement ingediend, maar ik wil een toezegging van de minister dat zij maatwerk biedt. Het is klein bier en de schippers met woonschepen doe je er een heel groot plezier mee.

De kaart 1811 is onlangs vernieuwd, maar die voor de Oosterschelde niet. Ook de Westerschelde komt pas volgend jaar na het vaarseizoen aan de beurt. Is het waar dat de herziening van deze kaarten door de hydrografische dienst de laatste jaren is vertraagd? Hoe kan dat? Dit is onwenselijk voor de veiligheid van de scheepvaart.

Is het zo dat er voldoende natuurcompensatie binnen de Tweede Maasvlakte heeft plaatsgevonden, zodat het niet meer noodzakelijk is om Het Buitenland bij Rhoon in te zetten? Daarmee zouden wij 120 miljoen euro kunnen besparen. Bovendien lopen er buisleidingen door het gebied waardoor het minder noodzakelijk is. Hoe zit het met de concurrentiepositie van de loodsen ten opzichte van België? De tarieven van België en Nederland zijn ontkoppeld. Welke gevolgen heeft dat voor onze loodsen?

Er is al eens een motie in de Staten van Groningen ingediend over de vaargeul in de monding van de Eems-Dollard waarin gevraagd wordt om afspraken met Duitsland te maken over het managen van het scheepvaartverkeer. Onlangs heeft staatssecretaris Dijkstra hierover een brief gestuurd. In het bestuurlijk overleg over het MIRT is afgesproken dat er onderzoek komt. Met welke bedoeling is dat? Dit mag niet ten koste gaan van een goede en veilige doorvaart voor het scheepvaartverkeer.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. De ASV en andere geven aan dat veel bemiddelingspogingen niet zullen slagen omdat er te veel partijen met tegenstrijdige belangen aan tafel zitten. Ik vraag daarom net als de heer Bashir om bemiddeling door de minister. De markt is niet voldoende in staat om er zelf uit te komen. Actie en bemiddeling van de minister zijn noodzakelijk. Graag een reactie.

Binnenvaarders moeten concurreren met concerngebonden rederijen die eigendom zijn van machtige multinationals. Deze rederijen en concerns hebben belang bij een te lage vrachtprijs. De vanuit de EU opgelegde verlaging van de CO₂-emissie in de binnenvaart gaat gepaard met aanzienlijke investeringen door schippers. Dat geld hebben zij niet. Wij vragen net als de SP om meteen te stoppen. Ik vind dat de regering de economische en maatschappelijke belangen van onze vloot moet laten prevaleren boven Brusselse bureaucratie. Kom meer op voor onze nationale trots, waaronder onze vloot. Ook wil ik inzet

tegen de stapeling van kosten en heffingen, bijvoorbeeld inzake afval. Ondanks dat onze motie in dezen werd verworpen, ontvingen wij niets dan lof van de schippers. Daar gaat het uiteindelijk om; wij zitten hier namens die mensen. Daar moet meer naar geluisterd worden. De nieuwe maatregelen die de CCR wil invoeren, gaan veel te ver en schieten hun doel voorbij. Oude binnenvaartschepen worden tijdens onderhoud en revisie schoner en veiliger. Wij willen net als de SP dat de nieuwe voorschriften niet gelden voor bestaande schepen. De scheepsbouwers halen weliswaar grote orders binnen, maar laten ook steeds meer werk door buitenlanders en in het buitenland verrichten. Ik begreep tijdens het onlangs gehouden Maritime Awards Gala, waar de minister ontbrak, dat scheepsbouwer Damen zelfs een fabriek in Polen heeft neergezet, terwijl het in Nederland barst van de werklozen. Wij beschikken over de beste lassers en lasopleidingen. Dat kan natuurlijk niet. Ik denk dat minister Kamp van Economische Zaken het helemaal met mij eens is.

Een belangrijk punt is het Nederlandse loodswezen. Dat heeft miljoenen te goed van Vlaanderen vanwege een betalingsachterstand voor geleverde diensten. De Vlaamse haven ontvangt 38 miljoen euro subsidie ten behoeve van loodsdiensten. Tijdens een arbitragezaak werden de Nederlanders in het gelijk gesteld, maar België weigert te betalen. Wij willen dat onze bewindspersoon via de Vlaamse counterpart als een soort herder gaat bemiddelen in dit structurele probleem en bij het ontbreken van een gelijk speelveld. Er moet vlug iets gebeuren, want dit kan zo niet. Onze loodsen zijn de beste loodsen ter wereld. Daar mogen wij trots op zijn en die moeten wij in bescherming nemen. Dat dient de minister ook te doen, want daar zit zij hier voor.

Het opleggen van de ongefundeerde nieuwbouweisen aan bestaande schepen leidt tot een koude sanering van een deel van de schepen waaraan juist een tekort is. De verkeerde worden gestraft. Bovendien is er een ernstige verstoring in de binnenvaartvervoersmarkt. Ik wil daar graag een reactie van de minister op hebben.

Ik vind de minister een heel aardige mevrouw en ik denk dat zij heel goed in staat is om te bemiddelen in alles wat ik heb genoemd. Zij moet dit in samenspraak doen met de schippers en de banken. Die laatste moeten weer eens achter hun voden gezeten worden door de minister en de minister van Financiën, zodat ze hun oorspronkelijke taken oppakken. De minister kan samen met de schippers en de banken heel wat problemen oplossen. Ik heb begrepen dat de afgelopen vijf jaar maar één overleg met de diverse bonden en verladers heeft plaatsgevonden, dat nog geen twee uur heeft geduurd. Dat begrijp ik niet. Ik krijg daar graag een reactie op. Peilt het ministerie voldoende onder ervaringsdeskundige schippers? Ik krijg graag een plan van aanpak, want wij spreken echt over een scheepvaartcrisis. Wij moeten en mogen dat niet ontkennen en er geen oogkleppen voor opzetten. Ik hoop dat daar ook een reactie op komt.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Sinds ongeveer een jaar verdiep ik mij in het dossier over de binnenvaart. Je stelt je voor dat je op de duikplank zal staan, een fraaie, soepele duik neemt en met frisse schoolslag begint met het doorploegen van het dossier. Dat beeld bleef mij niet zo lang bij. Ik heb inmiddels het gevoel dat ik in stroop zwem en dat de voortgang minimaal is. Dit beeld past bij het dossier over de binnenvaart.

De overgangsbepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn volgen op een langlopend dossier. De doelstelling van de achterliggende regelgeving is goed: veiligheid, het welzijn van de bemanning en het milieu. De invoering van die eisen moet echter wel haalbaar en betaalbaar zijn. Inmiddels is wel gebleken dat de invoering van een aantal eisen op dit onderdeel is onderschat. Niet alles blijkt realistisch of realiseerbaar. Het uitbreken van de crisis in de binnenvaart heeft hieraan uiteraard geen goed gedaan, net als de onmogelijkheid om te komen tot capaciteitsmaatregelen. Wij hebben de indruk dat de minister dit erkent en herkent, maar dat het vooral internationaal lastig is om de neuzen dezelfde richting op te krijgen. Is deze indruk correct? Zit de minister zelf ook op het spoor van haalbare en betaalbare maatregelen en acties?

Duurzaamheid en een level playing field zijn natuurlijk van groot belang. De SGP beklemtoont dat een werkbare oplossing gevonden moet worden als bepaalde aflopende overgangsbepalingen onevenredige kosten met zich meebrengen terwijl nut en noodzaak gering zijn. Denkt de minister dat zij hiervoor, ook internationaal, de handen op elkaar kan krijgen? Welke opties liggen open als dat niet lukt? Misschien moeten wij als binnenvaartnatie een beetje eigenwijs zijn.

Ik wijs erop dat er momenteel nog twee juridische regimes op dit vlak gelden: het regime op grond van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte en dat op grond van de Europese regelgeving. Praktisch gezien is dat onwenselijk, ook in het licht van het level playing field. Wanneer is sprake van een uniforme set van realistische technische voorschriften voor het varen in Europa? Hoeveel vaart zit hierin?

In het kader van de gewenste vergroening van de vloot vraag ik de minister om krachtig te bevorderen dat er een nieuw convenant tussen het Rijk en de sector tot stand komt en om de prijscompensatie op de sloopfondsen ten bate van door de binnenvaartsector aangereikte projecten aan te wenden, zoals voor het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), de innovatieshuur en de ladingwerving. Deze middelen zijn in het verleden door de sector zelf opgebracht. Is de minister hiertoe bereid?

Tot slot vraag ik naar de mogelijkheid om te kappen in het oerwoud van regels waarmee de binnenvaart te maken heeft. Als ik het heb over zwemmen in stroop, wordt dit gevoel heel sterk opgeroepen door die ervaring. Met alle regelgeving die wij op dit moment hebben, kunnen wij de gehele Rijn dempen, in elk geval tussen Keulen en Lobith. Dat lost echter het

probleem niet op en wij zijn daar ook niet voor. Snoeien dus, in die regelgeving. De minister vindt ons massief aan haar zijde als zij daarvoor gaat.

De vergadering wordt van 19.36 uur tot 19.44 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij hebben nog drie kwartier. Mijn voorstel is om het debat in één termijn te voeren en twee korte interrupties per persoon toe te staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik geef eerst antwoord op de vragen over de binnenvaart en de CCR en daarna ga ik over naar de Maasvlakte, de bruine vloot en een aantal overige vragen.

De commissie heeft warme gevoelens voor de binnenvaart en die heb ik ook. Ik wil wat dingen nader toelichten. Er werd gevraagd wat ik eraan doe om de sector te versterken. Het gaat immers om individuen en het is complex. Wij zijn daar de afgelopen periode intensief mee bezig geweest. Ten eerste hebben wij geprobeerd om onder leiding van de binnenvaartambassadeur en diens opvolgers de sector te versterken door de verschillende belangenorganisaties te integreren. Dat is zo goed als afgerond; er is straks één belangenorganisatie, Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Een deel van de belangenorganisaties is daaraan nog niet toegevoegd, maar daarmee is men in gesprek. De sector versterkt zich hierdoor; hij kan beter een vuist maken en de ladingstromen beter organiseren.

Ten tweede zijn wij bezig geweest met het versterken van de binnenvaart door programma's als Beter Benutten. Ik heb eerder verteld over de afspraken die wij in Brabant hebben gemaakt over het overhevelen van de lading van 600 vrachtauto's per dag van de weg naar het water door te investeren in de Zuid-Willemsvaart. Ik heb zo'n zelfde afspraak vorige week in Twente gemaakt met negentien bedrijven. Wij beginnen met het van de weg halen van 50 vrachtauto's in 2015. In 2020 worden dat er per dag 900. De lading daarvan gaat ook naar de binnenvaart. Daarvoor wordt onder andere in het Twentekanaal en de sluisen geïnvesteerd en bekijken wij op welke manier wij goed kunnen samenwerken met de containerterminal. Ik ben van plan om door middel van het programma Beter Benutten op meer plekken een omslag te maken van de weg naar het water.

Ten derde is er een plan dat nog in de beginfase zit en een beetje wild is. De problematiek in de binnenvaart zit vooral in de capaciteit; er zijn in goede tijden heel veel schepen besteld, die zelfs nu nog binnenkomen, zodat in deze minder goede tijden overcapaciteit ontstaat. Overcapaciteit leidt tot lagere prijzen en lagere prijzen leiden tot faillissementen. Schepen komen vervolgens goedkoper terug op de markt en daardoor kan iemand voor nog lagere prijzen gaan varen. De Kamer ziet de neerwaartse spiraal wel voor zich. De overheid kan

niet zomaar capaciteit uit de markt nemen, want dat leidt tot allerlei staatssteunproblemen. Ik ben met een aantal scheepsmakelaars, ambassades en banken aan het bekijken of wij in staat zijn om een programma op te zetten waarbij schepen naar het buitenland worden geëxporteerd. In andere landen groeit de markt. Wat nou als wij zo goed als nieuwe schepen kunnen aanbieden? Dat betekent dat de banken, die er vaak mee in hun maag zitten, een beetje moeten ingeven, dat de schipper misschien een beetje moet ingeven, maar dat je uiteindelijk allemaal blij partijen hebt. Dit is een complexe organisatie. Normaal gesproken maken wij beleid en zijn wij geen scheepsmakelaar. Ik denk intensief na over wat ik nog meer kan doen naast het inzetten van beleid. Wij hebben onderzocht welke landen geschikt zouden zijn, welke belemmeringen er zijn, hoe die via de ambassades weggenomen zouden kunnen worden en welke scheepsmakelaars wij daarbij willen betrekken. Het gesprek hierover met de banken heb ik in februari. Wij hebben trouwens heel veel gesprekken met de banken; dit is niet het eerste gesprek dat plaatsvindt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dit een interessante ontwikkeling. Het is goed dat het ministerie die stap zet. Je kunt inderdaad de vraag stellen of het ministerie zoiets moet doen, maar ik denk dat zij dat wel moet doen. De politiek heeft hier al heel vaak om geroepen. Eerder werd gedacht aan Zuid-Amerikaanse landen. Gaat het nu om landen dichterbij huis? Ik zag dat er een brief voor januari is aangekondigd waarin wij nader worden geïnformeerd over de ontwikkelingen. Het zou heel mooi zijn als deze ontwikkelingen daarin meegenomen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet uit mijn hoofd welke brief voor januari is aangekondigd. Als wij meer weten, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte brengen. Sommige landen liggen inderdaad in Zuid-Amerika. Je kunt denken aan Colombia, Paraguay en Brazilië. Wij kijken ook naar Aziatisch Rusland. Er zijn meer delen in Rusland, maar daar is het zoveel maanden koud dat het de vraag is hoeveel doorvaart er mogelijk is. In Azië kijken wij naar Bangladesh, India en China, in Afrika naar Egypte en Nigeria en in Noord-Amerika naar de VS. Heel veel landen hebben importbeperkingen en -regels. Ik wil vooral slim aanhaken bij bestaande ontwikkelingen van bijvoorbeeld havens en binnenvaart, en partijen enthousiasmeren. Uiteindelijk moeten de scheepvaartmakelaars het doen. Ik kan als overheid geen schepen verkopen, maar wat belet mij om daarin een faciliterende en trekkende rol te spelen? Het is iets heel anders dan wij normaal doen, maar wij praten nu al lang over steunaanvragen in Europa, beleidsregels enz. Ik geloof niet dat dat gepraat onze problemen gaat oplossen, maar een praktische aanpak doet dat wel. Het samenvoegen van belangenorganisaties en het bekijken of je schepen kunt verkopen, is een praktische aanpak. De banken, waar wij al langere tijd intensief mee praten, hebben leningen uitstaan.

Tot nu toe gaan zij voorzichtig om met de sector. Zij zouden ook kunnen zeggen: kom maar op, ik wil mijn geld terug. Dat doen zij niet, want zij weten dat die markt dan omvalt en daar hebben zij zelf ook last van. Zij kunnen ook niet zomaar alles doen en capaciteit uit de markt nemen. Dit lijkt mij voor hen een concreet, praktisch voorstel waarmee zij wel wat kunnen doen. Daarnaast ben ik natuurlijk met hen in gesprek over wat zij nog meer zouden kunnen betekenen. Begin 2014 hebben wij resultaten van de verkenning van de exportmogelijkheden en begin februari heb ik een gesprek met de bank die het grootste belang heeft. Ik zal daarna een brief aan de Kamer sturen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik vind het mooi dat de minister naar het exporteren van schepen gaat kijken. Die suggestie heb ik zelf ook wel eens gedaan. Ik heb gevraagd om met de banken ook te spreken over de initiatieven van het Droge Lading Comité (DLC). Die zijn heel concreet en mijns inzien ook uitvoerbaar. Bij de banken moet dan wel het roer om; zij moeten dan van een individuele naar een collectieve aanpak willen gaan. Ik denk dat als de minister dit goed aanpakt -- en zij kan volgens mij best overtuigen -- dit kansrijk is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga zo dieper op de banken in. Ik wil eerst aangeven wat wij naast het Europese traject nog meer ondernemen om de binnenvaart in brede zin te ondersteunen. Ten eerste versterken wij de sector, ten tweede versterken wij de binnenvaart via Beter Benutten en ten derde willen wij de capaciteit verminderen door de mogelijkheid van een exportproject te bekijken. Ten vierde blijven wij investeren in het vaarwegennet, in het varen op lng en dat soort activiteiten. Ten vijfde ben ik bezig met het maken van een zeehaven-, een zeevaart- en een binnenvaartbeleid. Ondanks dat het sectoren zijn die redelijk functioneren, lijkt het mij goed om in brede zin te kijken naar wat de komende periode nodig is aan uitbreidingsmogelijkheden voor zeehavens, zeetoegang en landzijdige bereikbaarheid, naar wat wij willen met betrekking tot de nationale, de Europese en de internationale regels en naar wat minder moet en waar ter stimulering meer nodig is. Dit zijn drie beleidsstukken die uiteindelijk met elkaar gecombineerd worden omdat de binnenvaart en de zeevaart van belang zijn voor de havens. Er zullen nog meer punten in komen te staan.

Ik kijk niet alleen naar wat volgens Brussel kan. Er spelen op dit moment een heleboel dingen tegelijk. De SP vroeg waarop ik baseer dat België geen crisis heeft aangevraagd. België heeft geen crisis aangevraagd bij de Europese Unie. Het heeft wel aangekondigd dat het dat zou doen, maar uiteindelijk geconstateerd dat het niet in staat was om te komen met een gedragen voorstel vanuit de sector. Eigenlijk is dat hetzelfde als wat wij in juni in ons eigen land constateerden. België heeft wel een aantal beleidsvoorstellen gedaan, die wij hebben gesteund. Wij hebben zelf in 2010 de crisis aangevraagd. Dat is niet gelukt, maar wij

denken dat wij met de Europese Commissie verder kunnen komen met betrekking tot de vragen die België bij de EC heeft neergelegd. Ik steun de brief van de staatssecretaris van België, ook al is het nog geen formele crisisaanvraag. Wij zullen ervoor zorgen dat wij de inhoudelijke punten verder met België uitwerken. Wij willen natuurlijk het liefst dat de capaciteitsreductie op Europees niveau wordt aangepakt. Wij hebben daar met de organisaties geen overeenstemming over bereikt, maar gaan aan Europa vragen of het een rol wil spelen in de structuurversterking. Ook de inzet van sloopfondsen kan daarbij een rol spelen. Ik kom daar zo op terug. Een heleboel dingen zullen op nationaal niveau plaats moeten vinden. De sectororganisaties BLN en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), de twee die nog zijn overgebleven, moeten goed kijken naar wat zij op nationaal niveau kunnen doen.

Er is gevraagd waarom het Panteia-onderzoek geen inzicht geeft in de binnenvaart. Volgens mij geeft het dat wel. Ik heb in februari 2013 gezegd dat ik wil bekijken hoe de markt transparanter gemaakt kan worden. Ik heb ook gezegd dat het een vergelijkende studie zou worden naar de transparantie en de rol van tussenpersonen in de binnenvaart en enkele andere relevante economische sectoren, zodat je een vergelijking kunt maken. Zo is het rapport ook opgesteld. Er worden dus andere sectoren in behandeld, maar het gaat ook over de binnenvaart. Juist die vergelijking tussen de sectoren wordt goed beschreven. Er staan ook concrete aanbevelingen in. Aanbevelingen zijn het versterken van de samenwerking tussen de binnenvaartondernemingen en de organisaties daarvan, het stimuleren van de coöperatievorming en het verbeteren van de marktobservatie in de binnenvaart door de overheid en de sector. Dit laatste maakt deel uit van het programma NAIADES II. Wij pakken naar aanleiding van het Panteia-onderzoek allerlei elementen op, zoals ik ook in de brief heb geschreven.

Ik ben met de banken in gesprek om te bekijken wat zij kunnen doen anders dan het veilen van schepen. Dit om de neerwaartse spiraal tegen te gaan. De banken moeten er afzonderlijk invulling aan geven, maar ik probeer ze ervan te overtuigen om in twee richtingen initiatieven te nemen. De eerste is het treffen van maatregelen rondom de schepen van faillierende ondernemingen zodat je een negatieve spiraal voorkomt. De samenwerkingsverbanden van de binnenvaartondernemingen moeten dan ook echt doorgaan. De tweede richting is om het aangaan van het samenwerkingsverband, de poolvorming, positief mee te laten wegen in de besluitvorming over kredietverlening. Ik denk dat de banken daar verstandig aan zouden doen. De banken zullen reageren naar individuele schippers. Zij moeten natuurlijk rekening houden met het mededingingsrecht; iedere bank zal met zijn eigen aanpak moeten komen. Dit zijn dingen waarover wij met de banken praten en waarover de heer Kraaijeveld met de banken intensief overleg voert. De

banken geven aan dat zij een positieve grondhouding hebben ten opzichte van het initiatief van het Droge Lading Comité ten aanzien van de structuurversterking door poolvorming.

De heer **Bashir** (SP): Je kunt over het rapport van mening verschillen. Ik vind het zelf meer een schoolopdracht. De wezenlijke vraag of er sprake is van markttransparantie wordt gewoon niet beantwoord. Mijn vraag ging meer over de faciliterende rol die de minister in dezen kan spelen, zoals het presenteren van een sectorplan voor het uitroepen van de crisis in de binnenvaart. Is de minister bereid om samen met de branche alles in het werk te stellen om dat te bereiken? Is zij bereid om een faciliterende rol te spelen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hebt u het specifiek over het rapport over de markttransparantie of in het algemeen over het uitroepen van de crisis in de binnenvaart?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het over alles.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het er vaker met de Kamer over gehad dat ik alleen een crisis in de binnenvaart kan uitroepen als er een gedragen plan vanuit de sector is. De sector is niet in staat om met zo'n gedragen plan te komen. Dat komt omdat de belangen verschillen. Voor de een is het gunstig dat er veel schepen in de markt zijn en voor de ander is dat ongunstig. Als je verladers en vaarders op een rij wilt krijgen, is dat heel complex. Daarom zei ik dat ik met veel meer dingen bezig ben dan alleen maar het uitroepen van de crisis in de binnenvaart. Wij hebben het overigens in 2010 al een keer geprobeerd bij de Europese Commissie en toen hebben wij het deksel op de neus gekregen. Vervolgens zeiden de Belgen dat zij het gingen doen. Wij ondersteunden dat. De Belgen zeggen nu dat het hen ook niet lukt, maar vragen om een aantal andere spelregels. Dat ondersteunen wij ook. Het versterken van de sector heeft mijn aandacht, maar het uitroepen van de crisis lost niks op. Het aanpakken van de capaciteit is het allergrootste probleem. Daarnaast moet de sector versterkt worden zodat als de economie weer aantrekt, alles goed opgepakt kan worden. Dat gebeurt op een goede manier: de belangenorganisaties fuseren, er is een poolvormingsinitiatief en er gebeuren goede dingen in de markt. Het is altijd een heel individuele markt geweest; het gaat om gezinsbedrijven voor welke het heel complex is om je anders te moeten organiseren. Zij doen dat toch, terwijl zij hun eigen identiteit behouden, en daar heb ik bijzonder veel waardering voor. Ik probeer hen daarbij op alle punten te ondersteunen.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben blij dat de minister erkent dat de belangen verschillen. Tot nu toe zei zij dat niet. Het is goed om dat scherp te hebben, want de minister zegt dat zij met een sectorplan moeten komen. Daar komen ze nooit uit. Zegt de minister hiermee dat er nooit een crisisaanvraag kan worden ingediend in Brussel omdat het waarschijnlijk nooit tot een overeenkomst komt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de sector nooit blij gemaakt met een dode mus. Sterker nog, wij zijn degenen die als enige in Europa ooit de crisis hebben aangevraagd. Wij hebben dat niet kunnen waarmaken en geen gelijk gekregen van de Europese Unie. Vervolgens hebt u mij gevraagd om dat wederom te proberen en heb ik aangegeven dat je dan met een gedragen plan moet komen. Dat kan, want uiteindelijk moeten de verladers en vervoerders elkaar kunnen vinden. Als het met de een slechter gaat, gaat het uiteindelijk ook met de ander slechter. Tot nu toe lukt het gewoon niet. Een andere reden daarvoor is dat er binnen de vervoerders heel veel verschillende belangen en organisaties waren. Gelukkig versterkt de sector zich en wie weet lukt het ooit om met een gedragen plan te komen. Mijn betoog is eigenlijk steeds: laten wij niet alleen naar Brussel kijken om ons probleem op te lossen, maar proberen die markt te versterken door projecten als Beter Benutten en door te komen tot een exportproject. Daarnaast kijken wij naar de regels, blijven wij het vaarwegennet stimuleren en zijn wij met de banken in gesprek. Ik denk dat er weinig sectoren zijn waarmee ik op dit moment zo actief bezig ben.

Voorzitter. Je zou het sloopfonds bijvoorbeeld kunnen inzetten voor de poolvormingsvraagstukken. Wij zullen dit in Europees verband bespreken. Het sloopfonds is vooral gericht op het geven van ondersteuning aan innovatie of juridische vraagstukken. Hetzelfde geldt voor de vragen over de innovatieschuur. Die is bedoeld om eenvoudige en goedkope manieren te vinden om bestaande scheepsmotoren schoner te maken. Ik ga de voorstellen die daarvoor gemaakt zijn, bestuderen. Wij bekijken samen met de ECB hoe die uitgewerkt kunnen worden. Vanaf volgend jaar kan vanuit de prijscompensatiegelden financiering plaatsvinden van het Nederlandse deel van het sloopfonds.

Er werd gevraagd of ik niet te weinig gesprekken met de bonden heb gevoerd. Ik ben daarover verbaasd, want ik heb ontzettend veel met hen aan tafel gezeten. Misschien doelde de heer Graus op de ASV, maar je hebt ook de BBU, het CBRB en nu BLN. Ik zit met de grote organisaties heel veel aan tafel. De ASV is een relatief kleine organisatie, met naar ik geloof 30 leden, terwijl de andere een paar honderd leden hebben. Ik heb overleg met de Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport (EVO) en afzonderlijk met BLN en het CBRB. Er zijn veel overleggen gaande en ik denk dat de heer Graus gereageerd heeft op de vraag van één organisatie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Waar zijn de rentebaten van het sloopfonds gebleven? Komen die ten goede aan de sector?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die zijn altijd ten goede gekomen aan de sector, maar er zit een stop in. De prijscompensatiegelden voor het Nederlandse deel van het Europese fonds voor de binnenvaart zijn gelimiteerd. Gebaseerd op het huidige uitgavenpatroon van de prijscompensatiegelden zal bij een besteding van €250.000 inclusief btw per jaar tot ongeveer 2022 geld beschikbaar zijn voor de sector. Die middelen kunnen in overleg met de sector beschikbaar worden gesteld voor structuurversterkende maatregelen. Op 1 januari 2013 was ongeveer €2.258.000 inclusief btw beschikbaar. De rentegelden zijn tot en met 2012 bijgeschreven en worden ter beschikking gesteld. Daarna is het een aflopende zaak.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hebt u enig idee waarom?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is in het kader van de bezuinigingen. Het gaat om oude budgetten waarvan in het verleden is gezegd dat, zolang het geld niet was uitgegeven, ze aangevuld werden. Dat zit er echter gewoon niet meer in. Volgens mij heb ik daarover bij de begrotingsbehandeling gerapporteerd.

De heer **Graus** (PVV): De PVV praat inderdaad ook met kleinere organisaties en kleine zelfstandigen. Die zijn zeker niet minder belangrijk. Bovendien moeten die mensen ook gehoord en erbij betrokken worden. De SGP zit met drie zetels in de Kamer, maar zit wel af en toe bij de minister-president op de achterbank. Dat zou bij de kleinere organisaties eigenlijk ook moeten gebeuren. Iedereen moet een stemmetje hebben.

De heer **Bisschop** (SGP): Hier moet ik toch even op reageren. Ook de PVV is uitgenodigd om op de achterbank te komen zitten, maar die weigerde. Eigen schuld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De PVV heeft heel lang in het zijspan gezeten.

De heer **Graus** (PVV): Ik vraag erom de ASV meer te horen. Er zit daar veel ervaringsdeskundigheid. Bovendien zou ieder klein familiebedrijf een goede vertegenwoordiging bij de gesprekken moeten hebben.

Een deadline is belangrijk. De koude sanering is begonnen mede dankzij de EU, die van alles oplegt wat de schippers helemaal niet kunnen betalen. Dat leidt tot valse concurrentie

en noem maar op. Er moet echt iets gebeuren. Er is totaal geen gelijk speelveld. Snelheid is van belang, ook voor de banken. Ik ben heel blij dat de minister met de banken aan tafel zit, maar ik hoor van de schippers dat die op hun handen zitten. De banken zijn passief. Zij hebben de crisis veroorzaakt, maar vervolgens gaan zij op hun handen zitten tot het weer wat beter gaat. Zo werkt dat niet. Een en ander moet vlot worden getrokken en dat moet snel gaan. Ik wil graag een datum of een plan van aanpak zodat wij iets in handen hebben. Het is heel leuk dat er gesproken wordt, maar dadelijk hebben wij niks als wij naar huis gaan. Wij weten niets. Ik wil iets in handen hebben voor de kerst en Sinterklaas.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De heer Graus heeft het over kleine partijen waarmee ook gesproken moet worden. Dat gebeurt ook. Hij zei dat ik maar een keer in de vijf jaar een overleg heb gehad met de bonden. Dat is dus niet het geval. De ASV is een specifieke organisatie die gericht is op actie en relatief klein is. Wij hebben vooral contact met de wat grotere organisaties. Wij moeten toch op een bepaald moment bekijken waar de meerderheden zitten die wij moeten meekrijgen. Er wordt wel met iedereen gesproken, maar niet met iedereen altijd even intensief.

Wij hebben al vaker onze plannen van aanpak gepresenteerd, zoals de opdracht aan de binnenvaartambassadeur en de heer Kraaijeveld. De opdracht van de heer Kraaijeveld is zo goed als afgerond; hij zal daarvan een rapport maken en dat aan ons laten zien. De meeste punten van de binnenvaartambassadeur en zijn voorganger Verberk zijn ook gerealiseerd. De discussie over de crisisaanvraag is afgerond. Ik geef aan wat ik beleidsmatig doe. Het is en blijft echter een markt. Wij kunnen niet zeggen: er is een capaciteitsprobleem, laten wij dat even weghalen. Hetzelfde probleem is er op de kantorenmarkt en op allerlei andere gebieden. Het zijn nog steeds de mensen zelf die al die schepen besteld hebben.

Vervolgens valt het economisch tij tegen. Ik zou daarvoor niet eens de schuld aan Europa willen geven; de crisis is natuurlijk ooit met de bankencrisis in Amerika begonnen. Het is een heel complexe tijd en wij zoeken naar middelen om binnen onze mogelijkheden als overheid de sector zo goed mogelijk te dienen.

De heer Graus (PVV): Ik heb nog geen antwoord gehad op mijn vraag over het tijdbestek. Dat is heel belangrijk, want het water staat sommige schippers letterlijk aan de lippen. Dat kan natuurlijk niet. Bovendien zou de minister wel iets kunnen doen met die ongefundeerde nieuwbouweisen aan bestaande schepen en die achterwege laten. Ik heb duidelijk gezegd dat ik heb begrepen dat er in de afgelopen vijf jaar maar één overleg heeft plaatsgevonden. Ik ben blij dat de minister het ontkracht, maar ik heb niet gezegd dat het zo is. Ik ben er niet bij geweest. Mogelijk was de SGP dat, dat weet ik niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De CCR-overgangsbepalingen hebben mijn volledige aandacht. Sterker nog, wij zijn elke vergadering bezig met aanpassingen. Gelukkig hoort de Kamer terug uit de sector dat men zich geen zorgen maakt over onze inzet. Het resultaat is natuurlijk nog belangrijker dan de inzet. Wij zorgen ervoor dat er zo veel mogelijk ruimte gezocht wordt in de overgangsbepalingen en de regels die in het verleden zijn afgesproken en in 2015 ingaan. Het gaat niet om nieuwe regels, maar om regels die al in 2003 goedgekeurd zijn met toestemming van de gehele sector. Vervolgens is gezegd dat ze ingaan per 2015 en dat ze ook gelden voor bestaande schepen. Dat maakt het plaatje zo complex. Het zijn oude regels waarachter iedereen toen stond en waarvan we in deze tijd zeggen dat ze wel erg slecht uitkomen. Wat zou je nog kunnen doen? Individuele schippers kunnen een beroep doen op de hardheidsclausule als zij onevenredig getroffen worden door het aflopen van de overgangsbepalingen. Daarnaast ben ik in gesprek met de CCR om te bekijken of het aflopen van die overgangsbepalingen toch nog wat ruimte kan bieden. In de vergadering van vandaag is het betrokken CCR-comité opgeroepen om de overgangsbepaling met voorrang te behandelen en te bezien of uitstel nodig is om goede alternatieven uit te werken. Wij hebben daar onderzoek naar gedaan en vervolgonderzoeken ingezet om dat voor de andere partners in de CCR makkelijker te maken. Wij hebben onderzoek gedaan naar de lichtdoorlatendheid van de stuurhuisruiten, naar de kraan, de voetlijst en de reling, en dat is allemaal afgerond. Wij hebben gekeken naar de ankers, de luiken en de lieren, maar dat bleek niet nodig te zijn omdat de overgangsbepaling duidelijk genoeg was. Wij zijn bezig met de geluidseis en het onderzoek naar de elektrische installatie starten wij in 2014. Wij hebben per probleembepaling een inhoudelijke discussie in de CCR om te bekijken of wij de anderen kunnen overtuigen dat dit echt meer ruimte vergt. Om niet in tijdnood te komen, werken wij binnen de CCR een besluit uit waardoor de toepassing van een aantal bepalingen nog een aantal jaren wordt opgeschort. Wij verwachten dat dat besluit in juni 2014, dus in de voorjaarsvergadering, genomen kan worden. Ik heb echter iedere keer unanieme steun nodig; dat is hoe de CCR werkt. Ik richt mij dus als eerste op de meest knellende overgangsbepaling, want je kunt niet voor alles unanieme steun krijgen. Ik doe onderzoek naar de impact en mogelijke alternatieven, ik breng dat in en probeer mijn collega's iedere keer als ik ze individueel spreek te overtuigen. Ik probeer alles te benutten, tot en met de hardheidsclausules aan toe.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat uitstel is misschien tot 2020, maar dan zitten wij in 2019 met hetzelfde verhaal. Is het niet beter te koersen op een hardheidsclausule waardoor bestaande schepen voor eeuwig worden uitgezonderd? Schepen gaan heel lang mee, weet ik uit ervaring. Er zijn zelfs schepen die niet meer mogen varen in Frankrijk omdat ze niet

voldoen aan de regels van de hoogte van de slaapkamer. Ik hoef de minister niet te overtuigen; het gaat om de procedure. Van onze kant is de inzet om onze collega's zo ver te krijgen dat zij van onderop duwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het zou zeker helpen als de Kamer invloed probeert uit te oefenen op de parlementaire kant. Ik doe dat bij mijn collega's. Het vreemde is dat de sector in 2003 akkoord is gegaan met het in 2015 invoeren van de bepalingen, ook voor bestaande schepen. Men had toen kunnen voorzien dat een schip vaak een langere levensduur heeft en dat er complexiteiten uit voort zouden komen. Ik was er toen niet bij, dus ik weet niet waarom men dit gedaan heeft. Men heeft zich daarmee gecommitteerd. Betekent dat dat er niets meer mogelijk is? Nee, want in de onderzoeken naar uitstel kijken wij ook naar alternatieven voor bepaalde eisen die nu gesteld zijn om zo ruimte te creëren voor de bestaande schepen.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Ik heb eerder aandacht gevraagd voor een extra uitzondering voor kleinere schepen. De regels treffen hen extra hard en onevenredig. In 2003 zijn weliswaar allerlei maatregelen en overgangsbepalingen afgesproken, maar toen was er geen crisis. Die is er nu wel en die raakt vooral die kleinere schippers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij richten ons op alle schepen waar de bepalingen op slaan. Ik zal specifiek nagaan of je het onderscheid tussen klein en groot kunt maken. Grote schepen hebben deze problemen natuurlijk ook. Er is inderdaad een crisis en dat is een van de redenen waarom er een beetje ruimte ontstaat bij de collega-landen om hierover te spreken. Zij zien ook dat zich een andere tijd voordoet. Zelfs als er geen crisis is, is het aanpassen van een schip een heel kostbare zaak. De doorstroming van schepen verloopt veel minder snel dan bij auto's waarvan veel sneller gewisseld kan worden. Elke keer als je wat afsprekt in internationaal verband moet je weten of je het kunt waarmaken. Ik denk dat de Kamer en het kabinet dit de laatste jaren scherper voor ogen hebben.

De heer **Albert de Vries** (PvdA): Het gaat mij erom dat er goed gekeken wordt naar de schepen kleiner dan 86 meter. Vorige week hebben wij uit de gevoerde gesprekken de indruk gekregen dat dit geen kansloze missie is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal daarnaar kijken.

De heer **Bashir** (SP): Wij zijn helemaal niet tegen nieuwe regels, maar dan wel voor schepen die nieuwgebouwd of verbouwd worden. Is het de minister het ermee eens dat je

niet kunt zeggen welke regels zwaarder wegen? Dat is voor elk schip anders. Is het niet beter om terug te gaan naar hoe het vroeger was, om de regels toe te passen bij nieuw- of verbouw en niet alle oude schepen te verbouwen of om te bouwen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In het verleden is afgesproken dat vanaf 2015 ook de bestaande schepen moesten voldoen. Die afspraak hebben wij niet bedacht en daar kunnen wij niet zomaar vanaf. Wat zijn zware en minder zware eisen? Je moet per individueel schip aangeven dat je gebruik wilt maken van de hardheidsclausule en dat er onevenredige kosten ontstaan. Die kun je inzichtelijk maken. Je kunt ook zeggen: als ik die eisen moet toepassen, dan zinkt mijn schip. Teruggaan naar vroeger kan niet omdat wij dit hebben afgesproken. Ik probeer zo veel mogelijk ruimte te creëren.

De heer **Bashir** (SP): Je kunt wel proberen die regels te veranderen. Wat vindt de minister ervan dat de CCR ondanks de kritiek nog steeds bezig is met het bedenken van nieuwe regels? Misschien helpt het als wij de secretaris-generaal van de CCR vervangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil in de commissie niet over individuele personen spreken. Ik wil niet eens weten waar de heer Bashir dit op baseert. Op het moment dat er nieuwe regels vanuit de CCR komen, zitten wij er bovenop en bekijken wij of die noodzakelijk, effectief en ten gunste van de sector zijn. Bij nieuwe regels wordt altijd een impact assessment gemaakt om te bezien wat de gevolgen zijn.

De heer **Graus** (PVV): Natura 2000 was ook iets wat Brussel heeft opgelegd. Er schijnen escapes te zijn en die zoekt de Kamer op dit moment uit. Zijn alle escapes met alle counterparts van de minister onderzocht? Volgens mij is dat niet het geval. Ik hoor dat er heel slechte communicatie is. Bovendien wordt ons land veel harder getroffen, want wij zijn het enige echte en ook beste schippersland van heel Europa en hebben veel meer last. Bovendien is onze crisis heel anders dan in andere landen. Desnoods moet het maar een alleingang zijn. Laat de belangen van onze schippers en vloot nou eens prevaleren boven wat wordt opgelegd door de Brusselse bureaucraten. Wij kunnen zeggen: tot zover en niet verder. Frankrijk heeft dat ook een paar keer gedaan. Laat ze het maar bekijken daar in Brussel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De CCR is een verband van een aantal binnenvaartlanden die zelf belangen hebben. Wij proberen nog steeds met man en macht ervoor te zorgen dat de CCR en niet Europa in brede zin gaat over de regels. Anders wordt het veel complexer omdat er een hoop landen zijn waar geen binnenvaart is. Voordat je het

weet, heb je dan spelregels die niet bevorderend zijn voor de eigen organisatie. Binnen deze club gaat het om landen waar binnenvaart is, zoals Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en België. Vroeger dachten wij misschien wat makkelijker over allerlei regels. Ik gaf aan dat wij er met het impact assessment bovenop zitten. Ik probeer de randen te vinden van wat kan, uitstel te krijgen en alternatieven in te brengen

De heer **Graus** (PVV): Wil de minister onderzoeken of het klopt dat ons land veel harder wordt getroffen dan andere landen? Dat is mijn mening en de schippers delen die. Dat moet eens onderzocht worden. Als dat zo is moeten wij zeggen: sorry jongens, het kan nu even niet, bekijk het maar. Ik vind dat het niet voor de bestaande schepen moet gelden. Dat is onzinnig. Wij moeten ons dat niet laten opleggen en wat weerbaarder worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als wij het niet doen, hebben wij een probleem. Wij hebben het afgesproken. Ik probeer nu juist alle hoeken, gaten en mazen te vinden om uitstel te krijgen en alternatieven aan te dragen. Ik vind dat wij ons binnen de CCR het meest verweren. Het gaat om vijf landen die allemaal belangen hebben in de binnenvaart. Misschien dat wij wel de meest intensieve binnenvaartvloot hebben, maar zij hebben er allemaal belang bij dat hun binnenvaart overeind blijft. Ieder land zit daar bovenop. In het verleden zijn spelregels afgesproken waar je niet zomaar onderuit kunt. Ik heb daarin niet alle collega's mee, want er is verschil van mening over wat wel en niet goed is voor de vloot.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik twijfel geen moment aan de inzet van de minister. Daar heb ik veel waardering voor. Ik vraag mij af of de gevolgde koers de meest optimale is. Ik sluit aan bij de opmerking van mijn collega's dat als de regels opschuiven met een aantal jaren, je het structurele probleem niet oplost. De heer Bashir brengt een structurele oplossing naar voren: op het moment dat een schip opgewaardeerd moet worden, eis je dat het schip bij aflevering voldoet aan de dan geldende normen. Dan voorkom je desinvesteringen en kapitaalvernietiging. Het zou mij verbazen als de minister er niet in zou slagen om de andere betrokken landen van de redelijkheid van deze benadering te overtuigen, want de schippers in die landen moeten exact hetzelfde probleem hebben. Geldt dat voor hen niet, dan deugt er iets niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dat punt proberen wij ook met alternatieven te komen. Wij bekijken of je de aanpassingen kunt doen op het moment dat er iets aan een schip hersteld of gerepareerd moet worden. Wellicht is er zelfs een echt

alternatief mogelijk door de veiligheidseisen op een andere manier vorm te geven. Soms zijn er meer wegen die naar Rome leiden. Wij zullen proberen die ten volle te benutten.

De **voorzitter**: Op welke termijn kan de minister hierover rapporteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In juni 2014 is de volgende vergadering, dus meteen daarna kunnen wij daarover rapporteren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is dan niet anders, maar ik wil niet daarna vergaderen. Ik wil de volgende keer de inzet met elkaar bespreken zodat wij weten wat er op de agenda staat en wat de inzet van de minister wordt. Ik vind dat wij er echt meer bovenop moeten zitten: niet napraten, maar vooraf de inzet bepalen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De vorige keer heb ik mijn inzet van tevoren aangegeven en nu geef ik hem ook van tevoren aan. De onderhandelingen in de CCR zijn een ongoing proces, dus wij kunnen voorafgaand aan de vergadering een brief sturen over wat er op de agenda staat en wat onze inbreng is. De agenda komt wel altijd heel laat. De Kamer moet dan bekijken of dat in de commissie tot een soort spoeddiscussie moet leiden.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de minister laat weten wat haar inzet is voor de onderhandelingen, nadat de agenda ontvangen is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat het goed is dat wij een maand daarvoor een overleg plannen. Wij kunnen wel inschatten wat op de agenda komt. Daar komen wij wel uit. Is de minister bereid de verslagen van vandaag en de uitkomsten daarvan met de Kamer te delen, zodat die goed geïnformeerd is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zullen die versturen.

De **voorzitter**: Iedereen is door zijn interrupties heen en ik sta geen interrupties meer toe.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb voor de tweede keer iets over het loodswezen gevraagd.

De **voorzitter**: Wij zijn nu op een kwart van de agenda en u bent door uw interrupties heen. Als u even rustig afwacht, dan maakt de minister haar betoog af.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom zo nog op het loodswezen. Of de commissie wel of niet een vergadering organiseert, merk ik vanzelf.

Voorzitter. Er is gezegd dat het goed gaat met de Maasvlakte, behalve met Het Buitenland van Rhoon. Wat mij betreft is dat een gelopen race. In de zomer van 2012 is het bestemmingsplan door de Raad van State definitief vastgesteld. Daarna is de uitvoering door de provincie Zuid-Holland en de gemeente gestart. Met alle betrokkenen wordt binnen de kaders van het bestemmingsplan gewerkt aan de transformatie van het gebied. Ik begrijp dat de Kamer zich zorgen maakt omdat individuen die in dat gebied wonen bezwaar maken omdat zij hun bedrijf moeten opgeven. Juist daarom is de afgelopen jaren heel veel energie gestoken in het vinden van draagvlak, onder andere door het Heijkoop-traject. Oud-gedeputeerde Heijkoop heeft daarin bemiddeld. Binnen de ruimte die de Planologische Kernbeslissing Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PKB-PMR) biedt, zijn aan de zittende boeren mogelijkheden geboden om een rol te spelen in het ontwikkelen van het gebied. Met een aantal agrariërs is inmiddels een intentieverklaring afgesloten om hun rol in het gebied in bedrijfsplannen nader uit te werken. Het is alleen niet gelukt om iedereen tevreden te stellen. De inzet van de provincie is om in gesprek te blijven met de agrariërs en te bekijken of zij alsnog de intentieverklaring willen tekenen of willen spreken over alternatieven die zij zelf kunnen inbrengen. Ook voor degenen voor wie geen rol in het gebied is weggelegd, wordt goed gekeken naar wat er nog meer geboden kan worden, bijvoorbeeld in de vorm van ruilgronden en alternatieven buiten het gebied. Er is een heel traject doorlopen en de Raad van State heeft uitspraak gedaan. Nu wordt gewoon uitvoering gegeven aan de plannen. Ik ga de discussie niet overdoen of dat gebied wel of niet nodig is. Het gaat niet om natuurcompensatie. De PMR had twee doelstellingen: investeren in de economie en investeren in leefbaarheid. Het Buitenland van Rhoon is het omvangrijkste project binnen het tweede doel. Het is de bedoeling dat het extra mogelijkheden oplevert voor natuur en recreatie voor de drukbevolkte Rotterdamse regio. Er wordt niet ontpolderd en er worden geen dijken doorgestoken, maar er wordt wel een aantrekkelijk natuur- en recreatiegebied aangelegd. Daardoor is er geen ruimte meer voor intensieve landbouw. Dit vloeit een-op-een voort uit de PKB-PMR. Misschien hadden wij de discussie hierover een aantal jaren geleden met elkaar moeten voeren, maar niet op dit moment. Er is in het verleden over gesproken of de PMR de status van groot project moet blijven houden. Ik wil de commissie graag een keer de uitspraak ontlokken of dat nog noodzakelijk is. Het CDA en de VVD vroegen naar de bruine vloot. Ik kan niet op alle details ingaan vanwege de lopende onderhandelingen, maar wij waren heel ver met Denemarken. Begin oktober is het naar aanleiding van het ongeval met de Astrid toch lastiger geworden en is een en ander stopgezet. Wij zijn erin geslaagd om daarna op ambtelijk niveau weer aan tafel te komen. Wij hebben bekeken of dat ook op politiek niveau nodig was, maar het is gelukt

om dat op het hoogste ambtelijke niveau te doen. Een aantal van de no-go's die men in oktober aankondigde, heeft men in november weer laten vallen. Wij zijn echter nog niet bij het punt waar wij willen zijn en kijken met een schuin oog naar het Europese Hof. Dat zit er ook bovenop. Het mooiste is het als de landen eruit kunnen komen, maar er zijn nog wat punten. De beperkingen op het gebied zijn vervallen, maar men wil het bij de huidige vloot houden. Er zijn verschilpunten, maar die zijn minder erg dan in oktober. Als het toch spaak loopt, rest niets anders dan een gang naar het Europese Hof via de Europese Commissie. Ik vind de loopbruggen en de afloopvoorzieningen van belang en daarom laat ik ze niet direct verwijderen maar pas aan het einde van de levensduur. Ik doe dat in samenwerking met de sector, die zelf een aantal locaties heeft aangegeven die weg kunnen. Ik moet tot 2020 10 miljoen euro bezuinigen op de walvoorzieningen. Ongeveer 600.000 euro daarvan is voor de afloopvoorziening en op de lange termijn is dat een fors bedrag. Ik wil het liever niet bij andere voorzieningen voor schippers zoeken. Ik heb daarom negatief op het amendement gereageerd, maar heb wel aangegeven dat ik samen met de sector ga bekijken op welke manier dit moet gebeuren. Als ik de versobering terugdraai, moet ik dat bedrag elders dekken.

Het huidige stelsel van loodsen in Nederland moet gehandhaafd worden. Daarvoor zetten wij ons in in Europees verband. De huidige Nederlandse praktijk lijkt te passen in het EU-havenpakket. De eerste signalen die wij daarover van de Europese Unie krijgen, zijn positief. Wij onderzoeken echter wel wat het pakket precies inhoudt zodat wij achteraf niet voor de verrassing komen te staan dat het anders is dan wij dachten. De onderhandelingen in de Raad zijn nog niet gestart, maar mijn inzet is om het unieke Nederlandse systeem zo te laten.

Er is een conflict tussen de Vlaamse overheid en de loodsen. De Nederlandse overheid maakt daar geen deel van uit. De loodsen zijn een arbitrage gestart en hebben die in mijn optiek gewonnen. Ik was er blij om dat het op deze manier beslecht was, maar heb onlangs gehoord dat Vlaanderen zich beraadt of het wel of niet tot de betaling over wil gaan. Dit is iets tussen de loodsen en de Vlaamse overheid, maar zodra ik mijn collega spreek zal ik haar hierop aanspreken. Wij stippen dit op ambtelijk niveau aan in de permanente Scheldecommissie van 18 december a.s. Als dit niet werkt, zal ik met mijn collega Crevits bellen. Als je arbitrage inzet, moet je je daar vervolgens bij neerleggen. Ik heb ook twee arbitragetrajecten lopen, waaronder een over de bijdrage aan de Sluiskiltunnel. België is daarbij wel akkoord gegaan met het arbitragevoorstel. Ik ga er gewoon van uit dat als je samen arbitrage inzet, je daar ook wat mee doet.

Mevrouw De Boer vroeg naar de zeekaarten. De Dienst der Hydrografie van het ministerie van Defensie geeft de kaarten uit. Het ministerie geeft aan dat vanwege bezuinigingen het verschijningsmoment is veranderd, maar dat de actuele gegevens wel op internet

verkrijgbaar zijn. De gebruikers moeten die zelf bijwerken op de papieren kaart. De Kamer kan vragen over deze overwegingen het beste aan mijn collega van Defensie stellen. De Europese Commissie houdt een consultatieronde over de tolheffing en de beprijzing van de binnenvaart. Duitsland heeft dit een tijdje geleden geopperd. Ik ben daar natuurlijk geen voorstander van. Het past niet in de Akte van Mannheim, zoals ik al tegen Duitsland heb gezegd. Alleen bij de aanleg van nieuwe vaarweginfrastructuur is tolheffing mogelijk, zoals in het geval van een Seine-Scheldekanaal, maar niet bij de bestaande trajecten. Ik ben er niet voor omdat ik denk dat het uiteindelijk leidt tot een verschuiving van water naar andere modaliteiten, terwijl ik er juist voor wil zorgen dat dit niet gebeurt.

Een MIRT-onderzoek naar de Eemsdelta is nodig om invulling te geven aan de Nederlandse strategie in de totstandkoming van de bilaterale samenwerking met Duitsland voor het ecologisch herstel van de Eemsdelta. Dat is echt een issue. Wij zullen de uitkomsten gebruiken om naar een afsprakenkader en een financieringsstrategie toe te werken. Er is geen inhoudelijke relatie met het verruimen van de vaargeul van de Eemshaven. Over het managen van het scheepvaartverkeer vindt goed overleg plaats in de Nederlands-Duitse Eemscommissie.

Mevrouw De Boer vroeg naar de versnipperde windmolenparken op zee. Er zijn in het Nationaal Waterplan en de daarbij behorende beleidsnota Noordzee concrete windenergiegebieden aangewezen zoals Borssele en IJmuiden Ver. Die gebieden zijn gemaakt om zo conflictvrij mogelijk te ontwikkelen en rekening te houden met de zeescheepvaart, de marine, het ecosysteem, olie en gas, defensie en luchtvaart. Daarnaast zijn de zoekgebieden Hollandse Kust en ten noorden van de Waddeneilanden benoemd. De keuze voor het gebied ten noorden van de Waddeneilanden is mede gemaakt vanuit de spreidingsbehoefte. Voor het gebied Hollandse Kust is in overleg met de scheepvaartsector een voorstel ontwikkeld voor het wijzigen van de scheepvaartroutes. Daarnaast heeft het Rijk in overleg met de scheepvaartsector onderzocht wat een veilige afstand is tussen de scheepvaartroutes en de windparken. Daarvoor is een Afwegingskader Veilige Afstanden voor Verkeersscheidingsstelsels gemaakt dat wordt toegepast bij de aanwijzing van de gebieden Hollandse Kust en ten noorden van de Waddeneilanden. Ik denk dat in een adequaat veiligheidsniveau is voorzien. Tevens is de ongehinderde aanloop van havens gegarandeerd. De Noordzee is de meest bevaren zee die er is en als je er andere dingen op wilt doen, maakt dat het niet makkelijker.

Wij hebben eerder de discussie gevoerd over de dubbele afvalheffing voor de scheepvaart. Ik hoor geluiden dat schippers klagen dat zij meerdere keren moeten betalen, namelijk thuis via het havengeld en via het abonnement. Dat is geen juiste voorstelling van zaken, want het abonnement voor afgifte langs de rijksvaarwegen is vrijwillig. Men kan er ook voor kiezen om afval te blijven afgeven in de havens. Daarvoor betaalt men via de havengelden. Alleen voor

klein gevaarlijk afval zijn er geen mogelijkheden in de havens. Ik voer de mogelijkheid in om een apart klein gevaarlijk afvalabonnement te nemen. Iedere ondernemer in Nederland betaalt voor zijn bedrijfsafval, terwijl hij ook thuis voor zijn huisvuil betaalt. De binnenvaart is daarin niet anders dan een ander bedrijf. Wij hebben daar uitgebreid met de sector over gesproken.

De **voorzitter**: Ik heb drie toezeggingen genoteerd:

- De minister van Infrastructuur en Milieu informeert de Kamer waarschijnlijk in februari 2014 over de voortgang van de verkenning van de exportmogelijkheden voor Nederlandse binnenvaartschepen naar het buitenland.
- De minister van Infrastructuur en Milieu komt kort na de ontvangst van de agenda voor het komende CCR-overleg in mei of juni met een oplegnotitie voor de Kamer waarin zij haar inzet voor het gesprek toelicht.
- De minister van Infrastructuur en Milieu is bezig met een update voor het samenhangend haven-, zeevaart- en binnenvaartbeleid.

De **voorzitter**: Wanneer kan de Kamer die update tegemoet zien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet die samen met alle sectorpartijen maken. Ik wil die voor de zomer op hoofdlijnen afgerond hebben en kom dan naar ik hoop na de zomer met een goed voldragen verhaal. Zo niet, dan geef ik aan dat ik iets meer tijd nodig heb. Er is in lange tijd geen beleid gemaakt, dus het is belangrijk om dat goed te doen.

De **voorzitter**: Het zou mooi gecombineerd kunnen worden met de begrotingscyclus.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dacht dat wij al "Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart" hadden, maar dat zal wat anders zijn. De minister heeft volgens mij ook toegezegd dat zij de Kamer de CCR-verslagen zal toesturen.

De heer **Graus** (PVV): De minister heeft ook toegezegd dat zij contact opneemt met haar counterpart in België inzake het loodswezen.

De **voorzitter**: Dat soort toezeggingen wordt niet genoteerd omdat het gaat om zaken waar de minister per brief op terugkomt. Overigens denk ik dat zij in de brief over de zeevaart dit punt wellicht kan meenemen. Ik denk dat het handig is voor de commissieleden dat zij voorafgaand aan een volgend debat zo veel mogelijk gebundelde informatie krijgen.

Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit korte debat. Ik dank de ministers en haar medewerkers, de belangstellenden op de tribune en sluit de vergadering.

Sluiting 20.45 uur

Volledige Agenda

1. Aanbieding rapport Oliezwendel van SP-fractie

2013Z20968 - brief lid/fractie/commissie d.d. 1 november 2013

Tweede Kamerlid, C.J.E. Kooiman

2. Reactie op het rapport Oliezwendel van de SP-fractie

33450-4 - brief regering d.d. 8 juli 2013

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

3. Studie Vuile olie

33450-5 - brief regering d.d. 7 oktober 2013

Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie, F. Teeven

4. Onderzoeksrapport Markttransparantie binnenvaart

30523-80 - brief regering d.d. 15 oktober 2013

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

5. Brief aan de Europese Commissie in verband met de economische situatie in de binnenvaart

30523-81 - brief regering d.d. 27 november 2013

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

6. Fiche: Richtlijn technische eisen binnenvaartschepen

22112-1728 - brief regering d.d. 1 november 2013

Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

7. Fiche: Mededeling Naiades II

22112-1729 - brief regering d.d. 1 november 2013

Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

8. Fiche: Verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot

22112-1727 - brief regering d.d. 1 november 2013

Minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

9. Aanbieding derde effectprognose luchtkwaliteit Maasvlakte 2

30175-185 - brief regering d.d. 24 juni 2013

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

10. Toezegging AO Scheepvaart 25 juni 2013 inzake bedientijden sluizen Maasroute

33400-A-109 - brief regering d.d. 8 juli 2013

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

11. Jaarverslag 2012 van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

31409-55 - brief regering d.d. 30 augustus 2013

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

12. Voortgangsrapportage 12 van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

24691-119 - brief regering d.d. 8 oktober 2013

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

13. Aanbieding van het accountantsrapport behorende bij de twaalfde

Voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam

24691-120 - brief regering d.d. 18 oktober 2013

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

14. Wegen van containers voor zeeschepen en subsidies voor het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T)

21501-33 - brief regering d.d. 27 november 2013

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

15. Kabinetsreactie op de consultatie inzake de erkenning en modernisering van beroepskwalificaties in de binnenvaart

22112-1704 - brief regering d.d. 26 september 2013

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

16. Ontwerpbesluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren

31409-56 - brief regering d.d. 23 september 2013

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

17. Antwoorden op vragen over het ontwerpbesluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren (Kamerstuk 31409 nr. 56)

31409-57 - brief regering d.d. 14 november 2013

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

18. Voorkeursbeslissing Verruiming Twentekanalen fase 2

33750-A-56 - brief regering d.d. 28 november 2013

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

19. Algemene Oriëntatie Richtlijnvoorstel Maritieme Ruimtelijke Ordening (MRO) en Geïntegreerd Kustbeheer (GKB)

33601-8 - brief regering d.d. 29 november 2013

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