

Vergaderjaar 2009–2010

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 44

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 17 maart 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 november 2009 over de voortgangsrapportage beleidsbrief Binnenvaart (30 523, nr. 38);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 november 2009 over AIS Transponder (30 523, nr. 37);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 december 2009 over de resultaten onderzoek «Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen» (VERS-regeling) (30 523, nr. 40);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 december 2009 inzake handhaving Binnenvaartwet vanaf 1 januari 2009 (30 523, nr. 41);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 december 2009 over toezeggingen algemeen overleg Binnenvaart (30 523, nr. 42);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2010 inzake de uitspraak van de NMa over het Crisisplan Binnenvaart (32 123-XII, nr. 44);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2010 over de stand van zaken met betrekking tot de aanpak van de crisis in de binnenvaart en over de uitkomsten van de evaluatie van de subsidieregeling Quick Wins Binnenhavens (32 123-XII, nr. 47).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Jansen, Roefs, De Rouwe, Van der Staaij en Jager,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Ik heet ook de minister en zijn ondersteuning van harte welkom. De spreektijden in eerste termijn bedragen zes minuten. Ik stel voor om in deze eerste termijn twee interrupties per fractie toe te staan. Wij zien dan wel hoe ver wij komen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Wij zitten in Nederland in een crisis, maar ik denk dat dit kwadratisch geldt voor de binnenvaartsector. Volgens het recente onderzoek van NEA in opdracht van de voorganger van de minister verkeert 50% van de scheepvaartbedrijven in financiële problemen en staat 10% op omvallen. Dat is dramatisch. Het gaat natuurlijk nergens erg goed, maar als je dit vergelijkt met andere sectoren in Nederland zijn deze cijfers nog ernstiger dan bijvoorbeeld die in de bouwsector. Ik stel daar maar meteen een vraag over, want voor de bouwsector heeft het kabinet in het kader van de crisisaanpak een paar miljard uitgetrokken en ik zie nog niet hoe er in harde euro's stappen worden gezet om de crisis in de binnenvaart zo snel mogelijk te bestrijden. Het lijkt ons duidelijk dat het zaak is om zo veel mogelijk bedrijven overeind te houden, omdat het kabinet wil dat de binnenvaart structureel een groter deel van de modal splits voor zijn rekening neemt. Dat betekent dat wij de binnenvaart straks heel hard nodig hebben als het over een paar jaar weer beter gaat. Wij kunnen het niet gebruiken dat er in de tussentijd een heleboel bedrijven over de kop gaan. Wat gaat de minister in de drie maanden die hem resten doen om zo snel mogelijk meer vaart te krijgen in de ontwikkelingen?

Het afgelopen jaar is er de facto bijzonder weinig gebeurd. Wij hadden onze hoop gevestigd op het initiatief uit de branche van de oplegeregeling, maar een maand geleden is gebleken dat dit de goedkeuring van de NMa niet kon wegdragen. De SP-fractie vindt dat buitengewoon teleurstellend. De NMa moet goed kijken naar marktwerking, maar niet alleen naar die op de zeer korte termijn – in dit geval lijkt zij daaraan voorrang te hebben gegeven – maar ook en vooral naar die op de wat langere termijn. De marktwerking op de lange termijn is er niet mee gediend dat er een heleboel capaciteit uit de markt gaat door faillissementen. Wij snappen dus niet goed dat de NMa op dit punt niet wat meer naar de lange termijn heeft gekeken.

Er is gelukkig een nieuw initiatief, wederom vanuit de branche zelf, namelijk het organiseren van samenwerkingsverbanden. Die samenwerkingsverbanden hebben twee doelen. Het eerste doel is het verbeteren van de onderhandelingspositie van de schippers ten opzichte van de verladers. Ik heb mij laten vertellen dat vorig jaar een ellendig jaar was voor de binnenschippers, maar een uitstekend jaar voor de verladers. Klopt dat? Hoeveel is daar precies verdiend? Is het niet redelijk dat de schade een beetje eerlijk wordt verdeeld in de sector? Het is in ieder geval heel belangrijk dat de onderhandelingspositie van de schippers verbetert ten opzichte van die van de verladers. Het tweede doel is het zo efficiënt mogelijk inzetten van de capaciteit door het werken in pools. Daarmee kan de kostprijs worden verlaagd en kunnen de schippers structureel beter overleven.

Ik heb een vraag over het beroep op de crisisregeling bij de Europese Commissie. In de brief van gisteren schrijft de minister dat het volgens de Europese Commissie niet mag, omdat op basis van de huidige informatie niet wordt voldaan aan de criteria voor een ernstige verstoring van de

markt. Er staat «op basis van de huidige informatie». Ik neem aan dat toen bijvoorbeeld het NEA-rapport nog niet bekend was. Het lijkt mij dat de minister nu de mogelijkheid heeft om alsnog nadere informatie aan te leveren. Wat ons betreft, blijft hij in Europa aandringen op toestemming voor een regeling die de overcapaciteit tijdelijk uit de markt haalt. In een aantal brieven wordt gesproken over verschillende subsidieregelingen. De VERS wordt niet voortgezet, althans dat is op dit moment niet aan de orde. De SP-fractie denkt dat die regeling juist zou kunnen bijdragen aan energiebesparing en daarmee aan kostenreductie voor de bedrijven. Er wordt vooral gebruik van gemaakt door bestaande schippers voor bestaande schepen, die zo goedkoper kunnen varen. Het is nog goed voor het milieu ook. De SP-fractie snapt niet dat wij de VERS niet inzetten, bijvoorbeeld in het kader van de crisisaanpak. Hetzelfde geldt voor de Tijdelijke subsidieregeling innovatie binnenvaart. Die is een succes, zo schrijft de minister. Ik proef daaruit dat de regeling overboekt is, dus dat er meer liefhebbers waren dan geld. In dat geval pleit de SP-fractie ervoor om er wat extra geld tegenaan te gooien, zodat iedereen die plannen heeft voor investeringen en innovatie ervan gebruik kan maken. Een laatste financiering betreft de regeling voor de quick wins. Daar zit nog 31 mln. in kas. In de brief schrijft de minister dat hij dat wat wil temporiseren, althans zo lees ik het, dus selectief inzetten. De SP-fractie denkt daarentegen dat wij het geld in het kader van de crisisaanpak juist versneld moeten uitgeven om de sector een extra impuls te geven. Het initiatief tot een binnenvaartambassadeur klinkt positief, maar wij vragen ons af wat die goede man of vrouw precies gaat doen. Brengt hij ook een zakje geld mee als olie om bepaalde dingen voor elkaar te krijgen?

Mijn laatste punt betreft de oudere schippers. Dat is een sociaal probleem. Veel schippers zitten tegen hun pensioen aan, hebben op dit moment hun geld in het schip zitten en hebben eigenlijk geen pensioen meer. Het zou zinnig zijn om eens met de schippersorganisaties te praten over hoe dit probleem kan worden opgelost, zodat deze mensen straks niet de 65 jaar bereiken zonder dat er brood op de plank is. Dat soort sociaal beleid hoort wat mij betreft ook in de portefeuille van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De pensioenen horen niet bij de portefeuille van de minister van Verkeer en Waterstaat en dat moeten wij maar zo laten.

Wij hebben vele stukken gekregen over onderwerpen die voortvarend door de nieuwe portefeuillehouder zijn opgepakt. Over één onderwerp uit de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart» wil ik nog wat vragen, namelijk over de innovatieve projecten. In de brief staat dat het beschikbare subsidiebedrag van 2 mln. is toegekend. In de bijlage, waar de projecten zouden staan, wordt echter gesproken van 25 projecten met een totale subsidie van 2,7 mln. van het budget van 4 mln. Ik neem aan dat dit twee jaar à 2 mln. betreft, maar ik wil dat graag zeker weten. Ook hoor ik graag wat voorbeelden. Op zich is het prima dat de overheid een bijdrage levert aan mensen die iets innovatiefs doen en in de voorhoede zitten. Mijn fractie kan zich echter niet goed voorstellen wat dat nu is.

De brief over de Transponder is ons onduidelijk. Er staan wel bedragen per schip, maar ik krijg graag een update van het totale subsidiepotje. De gang van zaken rondom de VERS en de subsidieregeling voor de dieselmotoren verdient niet de schoonheidsprijs. Er is veel fout gegaan, zoals het te laat publiceren van de regeling en een relatief laag aantal motoren dat vervangen wordt. De beoogde normen halen wij wel, maar het is maar zeer de vraag of dat door de subsidieregeling komt. Als wij naar de rapporten kijken, worden de normen namelijk toch wel gehaald en heeft het stellen van eisen aan met name nieuwe schepen een grote bijdrage

daaraan geleverd. Wat vindt de minister, terugkijkend, van de regeling? Loopt de regeling af omdat zij per saldo niet veel effect heeft? Het belangrijkste punt is de crisis. Het is duidelijk dat een aantal sectoren zwaar wordt getroffen, zoals de bouw en alles wat daarbij hoort. Veel makelaarskantoren gaan dicht en bouwondernemingen hebben het moeilijk. De hele transportsector heeft het moeilijk, mede doordat het onder andere in de bouw slecht gaat. Van bedrijven die over de weg vervoeren en zeker ook van de binnenvaart hoor je schrikbarende omzetsdalingen en ernstige rode cijfers. Een aantal cijfers is genoemd door collega Jansen. Wij zien dat de NMa een aantal zaken niet goedkeurt. De VVD-fractie had eerlijk gezegd ook wel verwacht dat een grootschalige oplegging niet mag. Wat mag eigenlijk wel? Als wij elke keer maar praten en aan het luchtfietsen zijn, geeft dat hoop aan de betrokkenen. Als iets niet kan, moeten wij dat in een keer vaststellen. Wat zijn de mogelijkheden binnen de mededingingswetgeving en de Europese regelgeving? Wat zou de overheid kunnen doen? Hoe verhoudt dit zich tot bijvoorbeeld het verlagen van de tarieven op de Betuweroute? In feite wordt er met belastinggeld een lager tarief op het spoor gehanteerd. Ik kan mij indenken dat de binnenvaart zegt: als jullie dat doen om vervoer over spoor te stimuleren, kunnen jullie misschien ook havengelden en liggelden subsidiëren. Er is nu absoluut sprake van oneerlijke concurrentie. Als mensen het zwaar hebben, maar dat eerlijk gebeurt, hoort dat bij het ondernemersrisico, zij het dat deze sector extreem zwaar wordt getroffen. Wij vinden het echter niet fair om transport over de Betuweroute te subsidiëren en de binnenvaart – die het nog veel moeilijker heeft, want daar zijn de dalingen veel groter dan bij vervoer over het spoor – daarvan mede de dupe te laten zijn.

Hoe kijkt de minister aan tegen de aangekondigde samenwerkingsverbanden? Het is een privaat initiatief. Als men er op zo'n privémanier voor zorgt dat de capaciteit wat wordt gereguleerd en het binnen de mededingingswetgeving valt, lijkt mij dat goed. Mijn fractie heeft de indruk dat hetgeen zij zelf willen, zou kunnen.

Mijn fractie voelt niets voor de binnenvaartambassadeur. Ik vind de toegevoegde waarde van de ov-ambassadeur, na het zo'n anderhalf jaar te hebben aangekeken, eigenlijk nihil. Zo'n persoon krijgt toch een redelijk bedrag aan belastingcenten, heeft een medewerker, een secretariaat en dat soort dingen. Dat is allemaal zonde. Mijn fractie heeft veel liever dat de minister zich er rechtstreeks mee bemoeit en wat knopen doorhakt. Als er geen sterke argumenten voor de binnenvaartambassadeur komen, wil mijn fractie verzoeken om dat plannetje niet te laten doorgaan. Analoog aan de Betuweroute zou er iets aan haven- of liggelden kunnen worden gedaan; dan krijg je weer eerlijke concurrentiemogelijkheden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook mijn fractie heeft met teleurstelling kennisgenomen van de uitspraak van de NMa. Wij zijn ervan overtuigd dat de overcapaciteit die nu geldt, straks weer keihard nodig is om de groei op te vangen. Daarom snappen wij ook de initiatieven om te kijken naar capaciteitsreductie. De heer Aptroot zei het al: er is veel geld, tijd en energie gestoken in deze plannen. Alle mensen die dat hebben gedaan, verdienen respect, zowel de schippers en de organisaties als het ministerie. Ik hoor steeds dat de binnenvaartbranche het zeer waardeert dat de ministeries meedenken en de plannen willen meefinancieren. Ik heb ook respect voor de nieuwe initiatieven die ontstaan. De binnenvaartsector laat zich niet uit het veld slaan – dat is maar goed ook – en laat zien een heel weerbare sector te zijn. Ik doel op de samenwerkingsverbanden die nu ontstaan vanuit de ondernemers zelf, die het mogelijk moeten maken om tijdelijk capaciteit uit de vaart te nemen en te kijken of op die manier de vrachtprijzen aantrekken, zodat er weer schepen in de vaart kunnen worden gebracht. Laat ik duidelijk zijn: mijn fractie steunt dit initiatief. Zij hoopt dat een eventueel aan te stellen ambassadeur dit zal

oppakken, promoten en ondersteunen. Wat ons betreft moet er ruimte zijn om dit initiatief, net zoals het crisisberaad, financieel te ondersteunen. Is de minister bereid om in een faciliterende rol hieraan een bijdrage te leveren, ook in financiële zin? Ik hoor graag een toezegging op dit punt. Ook mijn fractie heeft op zich vragen bij de binnenvaartambassadeur. Tegelijkertijd ziet zij dat de sector dit initiatief zelf draagt en dat is voor haar altijd heel belangrijk. Wat gaat de ambassadeur precies doen? Wat gaat hij of zij bereiken wat anderen tot op heden niet is gelukt? Wordt de ambassadeur op korte termijn aangesteld? Wanneer kunnen wij dit verwachten?

Ook in deze discussies ligt er veel nadruk op de korte termijn. Dat snap ik, want het water staat de schippers nu aan de lippen. Er moet wat ons betreft echter ook nadrukkelijk oog zijn voor de langere termijn, bijvoorbeeld voor de verbetering van dienstverlening voor verladers, voor upgrading van de kwaliteit van de binnenvaartstructuur en voor het verder duurzaam maken van de binnenvaart. Onze oproep is om niet alleen maatregelen te nemen voor de korte termijn, maar ook steeds oog te hebben voor de langere termijn. Op zichzelf vinden wij het een meerwaarde dat de ambassadeur dat soort dingen ook meeneemt.

Dan een opmerking over de brief van 16 februari van de toenmalige staatssecretaris. Zij schrijft dat in haar ogen de banken een sleutelrol vervullen. Het moet mij van het hart dat ik mij afvraag of de banken wel inzien wat de crisis op dit moment voor de binnenvaart inhoudt. Het lijkt doodstil te zijn bij de banken. Ik krijg heel veel telefoontjes, brieven en mailtjes uit de binnenvaartsector, maar ik heb tot op heden niets gehoord van de banken; geen mail, geen plan, geen voorstel, geen enkel idee. Ik maak mij daar grote zorgen over. Wat zijn de woorden van de staatssecretaris van 16 februari waard dat uitgerekend de banken een grote rol spelen?

Mijn fractie is en blijft voorstander van het investeren in de binnenvaart. De al genoemde quick wins hebben goede resultaten geboekt, dat mogen wij met elkaar best vaststellen, maar in de brief van 17 maart schrijft de minister eigenlijk dat de regeling wegens succes gesloten is en dat het nu tijd is om de bakens te verzetten. Mijn fractie steunt de inzet, maar niet het doel waarlangs dit zou moeten. Wat haar betreft, moet het resterende bedrag op korte termijn worden ingezet. Zoals ik de brief nu lees, ben ik toch een beetje bang dat het geld wat verwatert en op de lange baan komt te staan. Dat is niet goed. Mijn fractie pleit er daarom voor om het geld heel gericht in te zetten, met name voor een groot probleem in de binnenvaart, het grote tekort in dit land aan ligplaatsen. Op dit moment gaan de discussies heel vaak over de infrastructuur aan de «harde kant», maar de ligplaatsen zijn van groot belang voor de schippersfamilies om de kinderen naar school te kunnen brengen, boodschappen te kunnen doen en om even de ruimte te hebben. Het is bekend dat ons land een tekort aan ligplaatsen kent. Mijn fractie doet dus het voorstel om de 20 mln. versneld in te zetten voor uitbreiding van de ligplaatscapaciteit. De onderzoeken die Rijkswaterstaat eerder heeft gedaan naar wat mogelijk is langs de rijksvaarwegen zouden daarvoor de inzet moeten zijn.

Dan nog een vraag over het programma VoortVarend Besparen. Het doel van dit programma is uiteraard brandstofbesparing. Dat is goed voor het milieu, maar ook voor de portemonnee van de schipper. Ons beeld is dat dit programma er goed uitziet en dat er goede resultaten mee zijn geboekt. Wil de minister dit programma voortzetten? Juist in deze periode is het goed om niet alleen aan de portemonnee van de ondernemer te denken, maar om ook de slag naar de toekomst te maken voor een duurzame binnenvaart. Daarom vraagt mijn fractie om voortzetting van dit programma.

De vaste commissie ontving vorige week een brief van de Nederlandse bunkeraars. Zij vragen aandacht voor een eenduidige toepassing van lokale en landelijke regels en reiken de minister de hand om samen een

convenant te sluiten over veilig bunkeren tijdens het varen. Hoe staat de minister hier tegenover? Is hij bereid om met de branche dit gesprek aan te gaan? Is hij bereid om de brief van de bunkeraars serieus te nemen? Mijn laatste punt betreft de handhaving. Ons bereiken nog altijd veel signalen dat er in de sector zorgen zijn over het overdragen van die taken. Wat is de stand van zaken? Hoe loopt het? Hoe zit het met de kennisoverdracht, waarover vaak opmerkingen worden gemaakt? Er zijn 10 000 inspecties voor de binnenvaart aangekondigd. Wij willen met zijn allen een veilige binnenvaart en inspectie hoort daarbij. Het doel is echter veiligheid en niet 10 000 inspecties als zodanig. Op deze manier komt het wel heel hard over; ik denk niet dat dit de bedoeling is. Laten wij het erover eens zijn dat het doel niet is dat er per se 10 000 inspecties plaatsvinden, maar dat er nuttig toezicht wordt gehouden, waarbij ondernemers die zich goed en netjes gedragen zo veel mogelijk worden ontzien. Wij zitten niet te wachten op 10 000 inspecties die alleen maar moeten worden uitgevoerd omdat dat aantal op papier staat.

De heer **Jansen** (SP): Ook de SP-fractie is niet voor controleren om het controleren. Tegelijkertijd zijn er wel kwaliteitseisen afgesproken waaraan de schepen moeten voldoen. Als het ministerie op basis van een analyse van die taken tot de conclusie komt dat er 10 000 inspecties per jaar nodig zijn om het kwaliteitsniveau fatsoenlijk te bewaken, is de CDA-fractie er dan wel van overtuigd dat er een reële verhouding is tussen de taken en het aantal inspecties?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan dat niet beoordelen als eenvoudig Kamerlid. Ik kan niet beoordelen of 10 000 inspecties in verhouding staan tot wat dan ook. Het punt dat ik maak, is dat het nu overkomt alsof die 10 000 inspecties het doel zijn. Het doel moet zijn kwaliteitsverbetering, kwaliteitsborging en kwaliteitscontrole. Het komt nu anders over. Het komt erg geforceerd over. Ik krijg veel reacties van schippers die zich afvragen waar het eigenlijk om gaat. Ik wil hun vragen hier graag neerleggen.

De heer **Jansen** (SP): De boodschap van de CDA-fractie is dus dat de wetten op dit punt gewoon moeten worden nageleefd, dat er niet overdreven moet worden geïnspecteerd maar dat er wel een reëel controleniveau moet zijn?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Anderen hebben al gezegd dat het niet goed gaat met de binnenvaart. Voor de totale binnenvaartsector is sprake van een fors verlies aan vervoerd volume. In de droogbalk vallen de grootste klappen. Over een paar jaar wordt weliswaar een licht herstel verwacht van de ladingstromen, maar dat herstel hangt helemaal af van de vraag naar vervoer van de diverse soorten lading. De actuele cijfers liegen er niet om. Uit de voorlopige resultaten van het onderzoek van NEA blijkt heel duidelijk de ernst van de problemen in de binnenvaart. De helft van de Nederlandse ondernemingen in de binnenvaart heeft financiële problemen. Een groot gedeelte daarvan teert in op het eigen vermogen of breidt de bancaire verplichtingen uit. Een op de tien ondernemingen is niet langer in staat om aan de aflossingen te voldoen en verkeert dus in acuut gevaar. Het vooruitzicht laat zich raden: de komende jaren zal een groot aantal faillissementen in deze bedrijfstak worden uitgesproken. De Europese Commissie heeft recentelijk geantwoord dat op basis van de huidige informatie niet wordt voldaan aan de criteria voor een ernstige verstoring van de markt. De huidige crisis in de binnenvaart voldoet niet aan de richtlijn en structurele maatregelen zoals een sloopregeling of een oud-voor-nieuwregeling passen niet bij de marktsituatie. Wanneer is dat dan wel het geval? Ik dacht dat de crisis er niet om loog. De Europese

Commissie erkent wel de ernst van de situatie en wil lidstaten ondersteunen bij het komen tot internationale of nationale plannen die voldoen aan de mededingingsregelgeving. Op verzoek van Nederland is een Europese werkgroep nu bezig om alle denkbare maatregelen te verkennen, zowel op de korte termijn als op de lange termijn. Dit zijn mooie woorden, maar ik vraag mij af waartoe het leidt.

De oud-staatssecretaris heeft gezegd dat het wenselijk is dat het reservefonds voor droge lading wordt benut door dit fonds in te zetten voor crisismaatregelen. Een voorwaarde daarbij is wel, dat de Europese brancheorganisaties in de binnenvaart het hierover eens zijn. Is er zicht op zo'n akkoord?

De NMa heeft in februari gesteld dat het crisisplan van het Crisisberaad Binnenvaart in strijd is met de mededingingsregels. Dat is eigenlijk een heel forse tegenvaller voor dit crisisberaad. Het lijkt op dit moment een beetje een welles-nietesspelletje te worden. Kan de minister hierop eens reageren? Zijn de regels van de NMa eigenlijk wel toegesneden op crisis-situaties en op een bedrijfstak waarin vooral kleine ondernemers actief zijn?

Er wordt nu naar alternatieve oplossingen gezocht. Men meldt dat daarbij valt te denken aan arrangementen tussen binnenvaartondernemingen en de banken, waar mogelijk met een faciliterende rol van het Rijk. Hoe wil de minister die faciliterende rol inkleden? Al eerder is gevraagd wat de nieuwe binnenvaartambassadeur precies gaat doen. Eigenlijk zouden wij ook graag willen weten of er al een geschikte kandidaat is gevonden. Er is al gesproken over een verkenning van nieuwe mogelijkheden voor commerciële samenwerkingsverbanden in de binnenvaart. Wat houdt die precies in en wat kan dit toevoegen?

Ik kom op de quick wins. Er wordt een voorstel gedaan om de resterende 21 mln. in te zetten. Bovendien wordt gesproken over de inzet van 2 mln. voor toepassing van walstroom. Het laatste steunt mijn fractie zeer, maar ik heb nog een vraag over de genoemde 21 mln. Eerder wilde de binnenvaartlobby wel een derde tranche, maar die zou ook beschikbaar moeten zijn voor verladende bedrijven, zodat meer lading van de weg naar het water zou kunnen worden overgeheveld. Wil men dat nu niet meer? Ziet de binnenvaartlobby hier nu ook van af? Kan dit geld op dit moment niet directer worden ingezet bij de bestrijding van de crisis?

Mijn laatste punt gaat over de handhaving. Ik heb hierover al eerder met de staatssecretaris van gedachten gewisseld tijdens de behandeling van de Binnenvaartwet en bij de recente wijziging van de Scheepvaartverkeerswet. Bij die gelegenheden zei de staatssecretaris tegen mij dat ik dit moest aankaarten tijdens het algemeen overleg over de binnenvaart. Ik herhaal dus nu de tekst die ik al eerder heb gebruikt. Ik schets de huidige situatie, daarbij vooropgesteld dat een en ander nog in beweging is en dat er nog wordt geëvalueerd. Ik moet daarbij een onderscheid maken tussen de beroepsvaart en de recreatievaart. Op dit moment gelden voor deze twee typen namelijk verschillende regimes. Bij de beroepsvaart zijn wij overgestapt op de bestuurlijke boetes. Dit geldt overigens niet voor de vaarbewijzen. Die blijven binnen het strafrecht. De minister weet dat met name het KLPD deze uitzondering ook zou willen laten gelden voor de vaar- en rusttijden en de bemanningssterkte. Het KLPD wil dit, omdat de openbare veiligheid bij overtreding in gevaar zou kunnen komen. De handhaving van de Binnenvaartwet wordt namelijk uitgevoerd door de inspectie en Rijkswaterstaat. Kan de minister garanderen dat de vaarbewijzen ook na 2010 in het strafrecht blijven? Hoe kan hij de veiligheid op het water blijven waarborgen? Het KLPD gaat tijdens het varen van a naar b immers uiteraard regelmatig aan boord om controles uit te voeren. De ervaring leert dat de overtredingen vaak voortkomen uit economische belangen. Er staat dus vaak veel op het spel. De mensen van het KLPD hebben daarom vaak te maken met geïrriteerde en vermoeide schippers. De boa's zijn niet bewapend en hebben geen back-up. Daarvoor moeten

zij eerst het KLPD bellen. Boa's houden toezicht vanuit vakmanschap. Zij zijn niet in eerste instantie geschoold in het omgaan met geweld. Ik maak mij daarover daarom nogal wat zorgen. Bij de recreatievaart is de handhaving heel anders ingericht. De Binnenvaartwet stelt alleen regels over vaarbewijzen. Ik begrijp niet zo goed waarom wij het op deze manier gaan inkleden. Boa's worden ingezet voor de beroepsvaart, terwijl de politie gaat surveilleren en bekeuren in recreatiegebieden en op meren. Kan dat niet andersom? De logica ontgaat mij hierbij. Kan de minister dit toelichten?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Binnen de Kamer is men er breed van overtuigd dat de binnenvaartsector buitengewoon hard wordt geraakt door de economische crisis. De cijfers zijn al genoemd. Meer dan de helft van de binnenvaartbedrijven heeft financiële problemen. Als niet wordt ingegrepen, dreigt medio 2010 een ijskoude sanering van een groot deel van de vloot plaats te vinden. Een aanzienlijk deel van de binnenvaartondernemers zal simpelweg kopje-onder gaan. Op dit moment zijn de eerste tekenen van het aantrekken van de markt zichtbaar. Breed wordt echter verwacht dat het zeker nog tot 2015 zal duren voordat vraag en aanbod weer enigszins in evenwicht zijn. Ook wordt door vele partijen verwacht dat de markt daarna weer flink zal groeien. Veel schepen die wij nu hebben, zullen dan weer hard nodig zijn. Een koude sanering is dus ook in dát perspectief niet alleen onnodig, maar ook en vooral ongewenst. Er is immers ook sprake van een duidelijk publiek belang. Zowel uit het oogpunt van filebestrijding als uit het oogpunt van duurzaamheid willen wij zo veel mogelijk vervoer over water laten plaatsvinden. Dit rechtvaardigt daarom ingrijpen, met als doel het overbruggen van de crisisperiode. Vrijwel niemand ontkent dat het tijdelijk uit de markt nemen van scheepsruimte de enige remedie is tegen de huidige crisis. De NMa heeft echter helaas eerdere plannen hiervoor afgewezen. Hadden de geldende regels niet ruimer kunnen worden geïnterpreteerd? Wellicht geldt nog meer, dat kritische notities te plaatsen zijn bij huidige regelgeving. De NMa-regels lijken onvoldoende toegesneden op crisissituaties. Licht daar niet het grote probleem? Leidt de ontoereikende regelgeving er niet toe dat een bedrijfstak met merendeels kleinere ondernemingen richting de afgrond wordt geduwd? Is de minister het met mij eens dat de regels rond de mededinging in crisistijd moeten kunnen worden verruimd en dat er ontsnappingsclausules zouden moeten bestaan? Wat is op dit punt nog mogelijk en wat zou nog kunnen worden geregeld middels spoedwetgeving of iets dergelijks?

Vooralsnog is in ieder geval de feitelijke situatie dat het tijdelijk aan de vloot onttrekken van schepen niet collectief kan worden georganiseerd. Scheepseigenaren kunnen uiteraard wel in samenwerking met de banken en de rijksoverheid op individuele basis besluiten om het schip stil te leggen. Mijn fractie verheugt zich erover dat de minister dergelijke initiatieven wil steunen. De aanstelling van een binnenvaartambassadeur past hierbij. Is hiervoor inmiddels al een kandidaat gevonden? Welk profiel hoort hierbij volgens de minister? Wat wordt het takenpakket van de ambassadeur?

Vanuit de binnenvaartorganisatie is ook de oprichting van een soort coöperatie voorgesteld. Daarvan zouden binnenvaartondernemers lid kunnen worden die geen kans meer maken op de vrije markt. Wat vindt de minister van dat initiatief? Het is evident dat elk initiatief tot het tijdelijk uit de vaart nemen van een deel van de vloot flink wat geld kost. De verantwoordelijkheid hiervoor zou in gezamenlijkheid moeten worden opgepakt door banken, de rijksoverheid en ondernemers. Hierbij is het een heel logische gedachte om ook de Europese sloopfondsen te benutten. Hoe reëel is die optie? Het ligt toch volstrekt in de rede om dit geld, dat is bijeengebracht door de schippers zelf, in deze omstandigheden hiervoor te benutten?

Ik sluit mij aan bij de vragen die zijn gesteld over de rol van de banken. Welke financiële bijdrage wil het Rijk zelf verschaffen als de binnenvaartsector met de banken zou kunnen afspreken dat schepen die technisch failliet dreigen te gaan, tijdelijk uit de vaart worden genomen? Is de rijksoverheid dan bereid om een deel van de kosten te dragen of voor te schieten? Welke mogelijkheden liggen er op dit punt?

De heer De Rouwe heeft uitgebreid gesproken over de inspectie. In hoeverre wordt de opportuniteit afgewogen van controles en beboeting in tijden waarin het soms wellicht ook om economische redenen heel moeilijk is om op stel en sprong aan de regels te voldoen? In hoeverre wordt dit aspect meegewogen?

De **voorzitter**: Voordat ik de minister de gelegenheid geef om de vragen te beantwoorden, meld ik dat ik zojuist het verzoek heb gekregen van drie leden om de vergadering te schorsen wanneer de regeling van werkzaamheden in de plenaire zaal wordt gehouden. Zij moeten bij deze regeling aanwezig zijn. Wij zullen zien of wij vandaag de boel kunnen afronden. Als dat niet het geval is, zullen wij moeten bezien hoe wij op een andere manier zo spoedig mogelijk het debat kunnen afronden. Ik stel mij voor dat alle woordvoerders ten hoogste twee maal interrumperen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ook ik zal proberen om de vaart in het debat te houden. Dat zal ik niet alleen doen omdat ook de regering het belang zeer inziet van de regeling van werkzaamheden die straks zal plaatsvinden, maar ook omdat wij unisono zijn in onze appreciatie van de problemen van de binnenvaartsector. Die problemen zijn zeer groot. De cijfers zijn angstaanjagend, maar nog meer is angstaanjagend als je mensen op persoonlijk niveau hierover spreekt en als je hoort wat de crisis doet met hun familiebedrijfje, met hun gevoel van zekerheid, met alles wat ze hebben opgebouwd en met alles wat zij erin hebben gestoken. Mensen zien nauwelijks meer een weg vooruit. Dat maakt veel indruk. De leden hebben hierover gesproken en ik heb die ervaring zelf ook uit Limburg, uit Maasbracht, waarvandaan veel binnenvaartschippers komen. Ik sluit mij dus geheel aan bij alle woorden van de leden van de commissie over de ernst van de situatie.

Ik zal me in mijn beantwoording eerst richten op de crisis in de binnenvaart. Daarna zal ik ingaan op de evaluatie van de quickwinregeling en op alle andere vragen die zijn gesteld.

Dat er sprake is van een crisis in de binnenvaart, staat volgens mij buiten kijf. De binnenvaart heeft het erg moeilijk. Sinds 2008 is het ladingaanbod gedaald met ongeveer 30%. Dat is een enorme daling. In met name de droge lading en het containervervoer zijn zware klappen gevallen. Het feit dat er nog relatief weinig faillissementen zijn – ik zeg dit voorzichtig – zegt erg weinig. Iedere dag teren ondernemers in hoog tempo in op hun reserves. Iedere dag hangt het zwaard van Damocles boven hun hoofden. Voor ongeveer de helft van de ondernemingen geldt dat zij in toenemende financiële problemen raken. Het gaat om grote financiële problemen die het voortbestaan van de onderneming op termijn zouden kunnen bedreigen.

Ik hoor optimisten soms zeggen dat de eerste tekenen van economisch herstel zich aandienen. Voor de binnenvaart, en meer in het algemeen voor de handel, is dit economisch herstel echter nog erg broos. Het is sowieso nog maar zeer de vraag hoe snel en krachtig dit herstel doorzet. Daarbij komt dat er bedreigingen voor het economisch herstel op de loer liggen. Ik noem Griekenland. De situatie blijft dus ongemeen spannend. Ik ben blij met de positieve woorden die sommige leden over mijn ambtenaren hebben gesproken. Het ministerie heeft zich de afgelopen jaren op verschillende manieren ingezet voor de binnenvaartsector. Het laatste jaar heeft men zich met de sector samen ingezet, met name in een poging om te achterhalen wat er aan de crisis kan worden gedaan. Het doel was en

blijft om de dreigende golf faillissementen te voorkomen. Wij willen vooral voorkomen dat schepen uit failliete ondernemingen via executieverkopen tegen afbraakprijzen weer terug op de markt komen. Als dat gebeurt, komt deze markt in een negatieve spiraal terecht en zal het ene faillissement tot het andere leiden. Op die manier zal de sector structureel op een veel lager niveau terechtkomen. Daarom heeft het ministerie in 2009 een crisisplan uitgewerkt met de samenwerkende sectororganisaties, verenigd in het Crisisberaad Binnenvaart en gesteund met een bijdrage van € 250 000. De voorwaarde was echter, dat een en ander NMa-proof moest zijn. Ook heeft de staatssecretaris bij de laatste begrotingsbehandeling € 750 000 beschikbaar gesteld aan de sector voor een stevig marketingoffensief. Bovendien heeft toenmalig staatssecretaris Huizinga op 12 november 2009 een verzoek ingediend bij de Europese Commissie om op basis van richtlijn 96/75 een crisis in de binnenvaart af te kondigen, om daarna adequate maatregelen te kunnen treffen.

Ik resumeer wat er sindsdien is gebeurd. Helaas heeft de NMa geoordeeld dat het crisisplan met de voorgestelde oplegging van het crisisberaad strijdig is met de mededingingsregels. De Kamer is hierover op 16 februari per brief geïnformeerd. De Europese Commissie heeft de afgelopen week negatief geoordeeld over een Nederlands verzoek om de crisis af te kondigen. Ik heb afgelopen week met de vicevoorzitter van de Europese Commissie gesproken. Op grond daarvan zeg ik dat de Commissie wel heeft gevonden dat de huidige crisis diep ingrijpt in de binnenvaart. Men concludeerde echter ook dat dit niet exclusief voor de binnenvaart geldt. Daarom heeft men geoordeeld zoals men heeft geoordeeld. Ook vindt de Europese Commissie dat niet kan worden gesproken van een structurele crisis, en daarmee van een structureel capaciteitoverschot in de binnenvaart. Dat is voor de Commissie een van de randvoorwaarden; dat staat ook in de richtlijn genoemd. Bovendien wordt de crisis in andere EU-landen met een binnenvaartsector als minder ernstig ervaren. Ik zou daarop zeggen: dank je de koekoek! Als binnenvaartland pur sang heeft Nederland de problemen als eerste en het ernstigst te pakken. Toch is het zoals het is; ik schets een objectief beeld van de Europese werkelijkheid.

Betekent dit dat wij bij de pakken neer gaan zitten? Allerm minst! Wij zoeken nieuwe wegen om ons doel te bereiken. Ik heb de afgelopen weken gebruikt om samen met de sector en het ministerie van Economische Zaken te bezien wat ons te doen staat, gezien de uitspraak van de NMa en de reactie van de Europese Commissie. Samen met de sector en met minister Van der Hoeven heb ik besloten een binnenvaartambassadeur aan te stellen. Ik hoor sommigen een vergelijking trekken met de ov-ambassadeur en hun twijfels daarbij uitspreken. Volgens mij heeft de instelling van een ov-ambassadeur positieve kanten. Bovendien benadruk ik dat de naam dan misschien wel identiek is, maar dat dit niet wil zeggen dat er ook sprake zal zijn van eenzelfde opdracht. De persoon over wie wij het nu hebben, ongeacht de naam, wordt niet iemand voor de vergezichten en voor over twee jaar nog eens even een rapportage over hoe we ervoor staan. Deze persoon krijgt de opdracht om in overleg met de sector, de banken en de overheid, binnen drie maanden met concrete voorstellen te komen. De commissie zal dus, als het een beetje meezit, nog in de huidige samenstelling deze voorstellen kunnen behandelen. Met de voorstellen moeten grootschalige faillissementen bij binnenvaartondernemingen kunnen worden voorkomen. Dat is het doel en dat is de opdracht die de ambassadeur meekrijgt. Met de voorstellen moet ook worden voorkomen dat schepen uit failliete ondernemingen tegen afbraakprijzen weer op de markt worden aangeboden. Ook wil ik de binnenvaartambassadeur vragen om structuurversterkende voorstellen voor de langere termijn, waardoor de binnenvaartsector in de toekomst beter bestand zal zijn tegen dit type marktschommelingen. Ik denk aan het

verbeteren van de samenwerking binnen de sector. Die zou de dienstverlening aan de verladers bovendien ten goede komen. Ik zeg hiermee tevens dat ik in principe positief sta ten opzichte van het door de heer De Rouwe genoemde initiatief vanuit de markt tot het oprichten van een nieuw samenwerkingsverband voor schepen voor droge lading en voor containerschepen. Ik vind dit een goed initiatief. Er is al eens een verkennend overleg gevoerd tussen de initiatiefnemers, het ministerie van EZ en het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat min of meer in deze richting ging. Ik ben dus heel positief over dit initiatief, maar ik moet er wel bij zeggen dat er uiteraard nog wel de nodige haken en ogen zullen zijn rond de mededingingsregels. We willen niet dat de geschiedenis zich herhaalt. Medewerkers van mijn departement en van het ministerie van Economische Zaken zijn bereid om de initiatiefnemers bij de uitwerking van hun voorstellen van advies te dienen over onder andere juist deze mededingingsaspecten. Uiteraard is het van groot belang dat de initiatiefnemers zelf een conceptvoorstel ter commentaar voorleggen aan de NMa. Wij zullen hen daarbij steunen en stimuleren. Wij willen ervoor zorgen dat dit snel gebeurt. Ik wil niet verhelen dat voor het welslagen van dit initiatief ook een grote rol voor de banken is weggelegd. Ik heb begrepen dat de initiatiefnemers binnenkort met de banken gaan praten. Ik ben voornemens om de binnenvaartambassadeur nadrukkelijk de opdracht te geven, de initiatiefnemers hierbij te steunen. Ik ga hem of haar nadrukkelijk vragen om mij hierover te rapporteren. Er zal sprake moeten zijn van een samenspel, waarbij ook de banken en kredietverleners hun rol spelen. Juist op deze moeilijke momenten is zo'n samenspel hard nodig.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik ben het helemaal eens met wat de minister zei over de rol van de banken. Ik kom echter nog even terug op de Mededingingswet. Hoe voorkomen wij dat er veel tijd gaat verstrijken met het uitwerken van nieuwe plannen, waarna wij weer moeten horen dat ze niet kunnen worden uitgevoerd? Is het niet mogelijk om eerder helderheid te krijgen over de mogelijkheden die er zijn binnen de Mededingingswet?

Minister **Eurlings**: Ik ben blij met deze vraag van de heer Van der Staaij. Eigenlijk zegt hij dat wij moeten voorkomen dat wij in dezelfde situatie komen te verkeren. Daarin heeft hij gelijk. Het is inderdaad zinnig om al van tevoren te bekijken hoe dit kan worden voorkomen. Ik ben blij om te kunnen melden dat de NMa zelf heeft gesteld dat zij zeer vroegtijdig wil adviseren over de vraag hoe wij dit moeten doen en hoe wij kunnen voorkomen dat het weer zo gaat. Die geste van de NMa juich ik zeer toe. Wij zullen die met beide handen aangrijpen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit was een goede opmerking van de heer Van der Staaij. Ik dank de minister voor de goede inzet voor de samenwerkingsverbanden. Ik vraag hem om deze plannen niet alleen te steunen in de vorm van mens- en denkkraft, maar ook te bezien of het Rijk een heel klein deel van de rekeningen voor zijn rekening kan nemen, mocht er sprake zijn van rekeningen. Dit conform wat wij eerder hebben gedaan tijdens het crisisberaad.

Een tweede punt gaat over de binnenvaartambassadeur. Ik bespeur bij de minister het voornemen om de ambassadeur een heel duidelijke statuur te geven. Dat is nodig. Ik vraag de minister ook om de ambassadeur straks het nummer van zijn mobiele telefoon en dat van de minister van Economische Zaken te geven. De ambassadeur moet een rechtstreekse ingang krijgen bij de ministers. Hij of zij moet met een stevig mandaat bij de banken aan tafel gaan zitten. Dat is nodig en de sector vraagt daarom. De ambassadeur moet bij wijze van spreken haast namens de ministers bij de banken aan tafel gaan zitten. Hij of zij moet een goed mandaat krijgen.

Minister Eurlings: Dat laatste zal absoluut het geval zijn. De ambassadeur zal volledige toegang krijgen. De heer De Rouwe kan er ook op rekenen dat ik er zelf bovenop zal zitten. Zo heeft hij mij, meen ik, een beetje leren kennen. Dat is mijn bestuursstijl en dat zal gebeuren. Er werd gesproken over de drie maanden die nog resten. Dat is voor het land een positieve opmerking, want dat zou betekenen dat wij zeer vlug een nieuw kabinet hebben dat krachtig zou kunnen regeren. Dat wens ik ons koninkrijk toe. Helaas ben ik daarover nog niet zo optimistisch. Het zou zomaar veel langer kunnen duren. Het voordeel dat er bij zo'n groot nadeel zal zijn, is dat ik dan wat langer heb dan drie maanden. Ik ga er echter van uit dat wij dit binnen drie maanden moeten hebben afgerond. De voorstellen zullen binnen drie maanden beschikbaar moeten zijn. Dat is de opdracht die de ambassadeur zal ontvangen. Op de financiering kom ik later in de beantwoording terug.

De Europese Commissie heeft in haar brief gesteld dat er weliswaar geen sprake is van een structurele, Europabrede crisis in de binnenvaart, maar dat zij, gezien de ernst van de situatie, bereid is om mee te denken over alternatieve oplossingen. Dat is het positieve nieuws en dat stond nadrukkelijk ook in de brief van de Europese Commissie. Ik heb daar geen gras over laten groeien. Ik ben direct met de vicevoorzitter van de Europese Commissie gaan praten om de mogelijkheid die deze kleine handreiking biedt, maar direct maximaal op te rekken. Mijn lijn daarin is dat ik het overleg met de Commissie en andere binnenvaartlanden zal voortzetten. Ik richt mij in dit overleg zowel op mogelijke maatregelen op de korte termijn als op maatregelen om de binnenvaartsector duurzamer en robuuster te maken voor de toekomst.

Ik heb hierover de vorige week met Commissaris Kallas gesproken. Ik concentreer mij op de volgende punten. Ik heb mij inmiddels in zijn richting er sterk voor gemaakt om het reservefonds voor droge lading, waar inmiddels meer dan 10 mln. in zit – het is een van de Brusselse potjes – in te zetten voor crisismaatregelen. Ik ben blij dat de sector zich bereid heeft verklaard om zich daarvoor ook in te zetten. Om de Europese Commissie echt zo ver te krijgen, is het van groot belang dat de binnenvaartsector op Europees niveau zich hierin kan vinden. Dat helpt gigantisch. Daarom ben ik blij dat het nu van twee kanten komt. Ik heb dit aangezegd bij de Commissaris en ik zet dit dus ook voort. Wij bouwen die positieve druk verder op. Ik zal ook aandringen op maatregelen ter bevordering van de totstandkoming van samenwerkingsverbanden, waarvoor ook een deel van het reservefonds kan worden ingezet. Ik zet ook in op de totstandkoming van een stevig NAIADES 2, met voldoende financiën en ook gericht op de versterking van de structuur en de positie van de binnenvaart in Europa. Ten slotte zal ik ook pleiten voor het opzetten van een goed Europees marktobservatiesysteem op basis waarvan investeringen in schepen beter onderbouwd kunnen worden.

Kern van de zaak is dat ik ervoor ga om een behoorlijk deel van het reservefonds binnen te tikken voor de crisisbestrijding. Er zullen misschien ook andere zaken uit het reservefonds betaald moeten worden, maar ik probeer met de sector de binnenvaart maximaal te positioneren en vervolgens Nederland als binnenvaartland pur sang, wij zijn nummer één, vooraan te laten staan bij het gebruik van de middelen die de binnenvaartsector in den brede toekomst. Hieruit zou je het crisisplan kunnen financieren. Ik ga daar nu vol voor. Ik probeer op korte termijn helderheid te krijgen. Ik houd de Kamer op de hoogte, zodra er nieuws is. Nogmaals, de sector gaat er ook vol voor. Dat is een kritische succesfactor, want als de Europese binnenvaartsector het niet ziet zitten, zullen wij de Commissie niet zo ver krijgen. Wij hebben de sector dus keihard nodig. Ik vind het prima zoals het samengaat. Ik ben nog niet bereid om in negatieve scenario's te gaan denken, want wij gaan er echt vol voor. Mocht het echter onverhoopt niet lukken, dan zal ik kijken of ik ondanks het dreigement van 29 mld. bezuiniging en dergelijke zelf nog iets kan verzinnen. Op de korte

termijn is echter de inzet gericht op het reservefonds. Ik houd de Kamer op de hoogte zodra er nieuws te melden valt, zo snel als het kan. Wat gaat de binnenvaartambassadeur doen? Ik zei het al: binnen drie maanden goed werkbare arrangementen. Ik heb genoemd zijn belangrijke rol in de richting van de banken, zijn directe toegang tot ministers en de actieve bemoeienis van de bewindspersonen zelf en de korte lijn naar de sector zelf. Ik heb ook al gesproken over het langeretermijnadvies. Is er al een geschikte binnenvaartambassadeur gevonden? Nee. Mocht u dus uw carrière elders willen voortzetten – ik lees op internet dat dat dezer dagen een beetje in de mode is – dan kunt u nog solliciteren. Dat kunt u doen via het ministerie van EZ of via de Plesmanweg. Dan komt het linksom of rechtsom op zijn pootjes terecht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Heeft de minister al iets voor de komende tijd?

Minister **Eurlings**: Nee, maar ik heb net gezegd dat ik zeker nog zes maanden doorga. Binnen drie maanden moet deze man of vrouw resultaten bereiken. Daarmee diskwalificeer ik mezelf eigenlijk al. Ik snijd dus een beetje in mijn eigen vinger.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is typisch een klusje voor de heer Leers, zou je haast denken.

Minister **Eurlings**: Ik heb begrepen dat een oud-minister van BZK intussen ook beschikbaar is. Je weet het allemaal maar niet. Johan, we rekenen op je!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Of Van der Vlies!

Minister **Eurlings**: Geef het signaal verder door, zou ik zeggen!
De heer Jansen stelde een vraag over nadere informatie aanleveren aan Brussel. De Europese Commissie beschikte over recente informatie van NEA, dat het onderzoek voor de Commissie verricht. Als ik nog enige hoop had dat ik met nadere informatie het beeld kon veranderen, zou ik dat doen. De Commissie heeft echter alle informatie. Wij hebben ook heel veel erover gewisseld, ook toen de brief in wording was, in de trant van «alsjeblijft, alsjeblijft, het kan toch niet zo zijn». Nee, het is echt zo. Ik ben blij – je moet ook altijd proberen de positieve kant van de zaak te zien – dat in elk geval die positieve noot ook in het schrijven staat, want dat is vervolgens onze marsroute naar het reservefonds. Dat opent die route enigszins. Het heeft echter geen zin – ik zeg het met enige spijt in mijn hart – om de wedstrijd van gisteren opnieuw te spelen. De conclusie is vrij helder en helaas niet mis te verstaan.

Wat gaan wij doen om de vorming van samenwerkingsverbanden te stimuleren, zo vroeg de heer De Rouwe. Bij de vorming van samenwerkingsverbanden staan de ondernemers allereerst zelf aan de lat, want zij zullen keuzes moeten maken voor hun eigen toekomst. Ik wil deze initiatieven echter stevig ondersteunen, onder andere door bij de Europese Unie actief aan te dringen op de inzet van reservefondsen. Dat kan gewoon helpen, dat kan een smeermiddel zijn om dit mogelijk te maken. Ook zal ik de samenwerkingsverbanden van advies dienen met het oog op mededingingsaspecten om te voorkomen dat het op dat punt misgaat. Verder is de structurele versterking van de markt van belang. Wij zitten nu in een tijd van crisis. Wie weet wat wij de komende tien, vijftien jaar nog over ons heen krijgen. Daarom is het van belang om nu te kijken hoe wij negatieve gevolgen van een volgende crisis zo veel mogelijk kunnen verminderen.

De heer Jansen vroeg hoe het zit met de NMa en hoe die tot haar besluit heeft kunnen komen. De NMa heeft in haar besluit aangegeven dat de voorgenomen oplegging in strijd is met de Mededingingswet, omdat

de regeling tot doel had de capaciteit in de sector te beperken. Daarin zat het vooral. Een dergelijke regeling beperkt de vrije concurrentie tussen schippers, zo was de visie. De ervaring leert dat dergelijke regelingen tot prijsstijgingen leiden en dat treft, zo redeneert de NMa dan door, uiteindelijk de consument. Men weet dat de NMa bevoegd is om in dit verband eigenstandig tot een oordeel te komen. Zij heeft wel aangegeven dat zij actief wil meewerken om de nieuwe richting die wij proberen te vinden, van advies te voorzien, opdat wij kunnen voorkomen dat wij weer in dezelfde fuik varen. Dat vind ik wel weer positief; laten wij niet stil blijven zitten, maar vooruitkijken.

De heer **Jansen** (SP): Ik ken uiteraard de redenering van de NMa. Mijn vraag was echter waarom de NMa alleen kijkt naar de kortetermijneffecten. Dat heeft zij in dit geval gedaan. Dat betekent een koude sanering en daardoor op lange termijn minder capaciteit als de vraag aantrekt en daarmee prijsstijgingen voor de consument. Kortom: waarom focust de NMa zo kortzichtig alleen op de heel korte termijn?

Minister **Eurlings**: Ik snap de redenering. Zo zou je kunnen redeneren. Als het nu niet wordt toegestaan, is het probleem op termijn veel groter. De NMa heeft de regeling en beziet het op haar manier. Zij gaat niet anticiperen – dat is mijn inschatting, ik ben geen NMa-deskundige – op eventuele gevolgen van tweede en derde orde of langetermijngevolgen. Je kunt daar ook verschillend over denken. Zij kijkt gewoon op korte termijn naar de maatregel en de kortetermijngevolgen daarvan. Ik snap de vraag van de heer Jansen, maar nogmaals: de NMa is eigenstandig in haar oordeelsvorming en heeft dit gewoon heel helder geconcludeerd. Ik had het liever anders gezien. Dat zal men begrijpen. Ook Tineke Huizinga had het liever anders gezien. U had het liever anders gezien. Ik ben echter wel van mening en ervan overtuigd dat het ons het meest helpt om met de sector volle vaart vooruit te kijken – wat dan wel? – in plaats van te proberen de wedstrijd van gisteren over te doen, omdat ik niet veel hoop heb dat dit tot een ander oordeel leidt. Wij hebben niet zoveel tijd te verliezen, want de helft van de ondernemingen teert significant in op vermogen. Wij willen gewoon die golf faillissementen voor zijn.

De heer **Jansen** (SP): Dat onderschrijf ik. Van die wedstrijd van gisteren is bij de NMa minder sprake, indien de NMa zich door de wettelijke kaders die wij geformuleerd hebben, al dan niet na voorzetten van het kabinet, niet anders had kunnen besluiten in dit geval. Kortom: hebben wij de spelregels zodanig gemaakt dat de NMa te veel gefocust moest zijn op de korte termijn? Dat zou voor ons een aanwijzing kunnen zijn om op dit punt de wet aan te passen.

Minister **Eurlings**: Dat laatste kan in theorie altijd, los van het feit dat het lang duurt. De complexiteit is dat het niet zozeer de Nederlandse wetgeving is als wel de Europese. De NMa heeft dit voorstel en haar oordeel erover nadrukkelijk getoetst aan de Europese regels ter zake. Die hebben bij de oordeelsvorming een belangrijke rol gespeeld. Ik ken Europa een beetje. Als je al iets kunt veranderen op dat punt, duurt dat op z'n minst heel erg lang. Ik vind het niet fijn – en dan druk ik mij heel diplomatiek uit – maar het is zoals het is. De NMa heeft ook gewoon de regels te handhaven, ook de Europese regels. Daarvoor is zij op aarde. Het beste vervolg in deze situatie is via een andere weg, namelijk in volle vaart vooruit. Ik vind het wel positief – ik meen dat echt, want het komt niet zo heel vaak voor – dat de NMa voorafgaand al wil meedenken hoe de regeling zo vorm kan worden gegeven dat wij straks niet tegen een regel aanlopen. Dat helpt, want het is een complexe materie. De vraag is dus hoe men daarover oordeelt. Ik vind het positief dat de NMa er zo in zit. Laten wij

dan nu proberen dat reservefondsen voor een behoorlijk deel in de richting van de Nederlandse wateren te doen vloeien.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp de redenering van de minister dat wij nu moeten roeien met de riemen die wij hebben en daar hard werk van moeten maken. Zou het niet goed zijn om voor de langere termijn in het licht van dat waar wij nu tegenaan gelopen zijn, op z'n minst te evalueren of de regels van de Mededingingswet onvoldoende of te streng zijn en onvoldoende zijn toegesneden op wat in een crisissituatie nodig is?

De **voorzitter**: Dit punt kan misschien ook in de vaste commissie voor Economische Zaken stevig worden aangekaart, want daar ligt in feite de jurisdictie.

Minister **Eurlings**: Ik ben altijd bereid, als de crisis weer iets is gaan liggen, om te kijken hoe in Europa het debat kan worden aangezwengeld of wij voldoende zijn voorbereid op een crisis en of de regels ter zake adequaat zijn. Mijn inschatting blijft dat het in deze situatie sowieso niet op korte termijn helpt, maar de vraag is ook of het op de langere termijn heel erg gaat helpen. Bijvoorbeeld ook de verladers hebben uitgesproken dat zij zien dat dit niet gaat. Het is dus vrij breed geaccepteerd dat het op deze manier gewoon niet gaat. Je kunt echter best een keer de discussie in Europa aanzwengelen – het is wel een discussie van lange adem – of wij voldoende bestand zijn tegen dit soort crisissituaties. Is het Europese blok even snel en flexibel in zijn reactie op een crisis als concurrerende blokken in de rest van de wereld? Als ik die vraag stel, heb ik heel veel twijfels of ik daarop met een positief antwoord durf te komen. Ik betwijfel het. Ik vind het wel een relevante vraag. Ik wil best een keer daarnaar kijken. Mijn opvolger zal zich daar misschien meer mee bezighouden. Ik wil wel bezien of deze vraag een keer aan de orde kan worden gesteld. Als de crisis straks enigszins minder wordt, zal er toch een terugblik moeten komen hoe het is gegaan, of wij het beter konden voorzien, of wij het beter hadden kunnen voorkomen en of wij de negatieve put beter hadden kunnen dempen. Dan vind ik het een relevante vraag. Voor dit debat en voor de binnenvaartsector nu zullen wij andere wegen moeten bevaan. Dit punt is interessant voor de toekomst van Europa op langere termijn, maar in dit concrete acute crisisgeval zal dit ons niet gaan helpen. Daarvan ben ik wel overtuigd.

De heer Aptroot vroeg wat de overheid op het gebied van mededinging nog wel kan doen. Niet alleen de overheid, maar ook het bedrijfsleven zelf is aan zet inzake de mededinging. Duurzame samenwerkingsverbanden kunnen mogelijk worden gemaakt. Aangesloten bedrijven moeten zich dan voor langere tijd verbinden aan samenwerkingsverbanden. Mijn overtuiging is dat dit niet strijdig hoeft te zijn met de Mededingingswet. Die overtuiging wordt versterkt door de proactieve houding van de NMa zelf om te kijken hoe wij het kunnen doen. Ik heb op dat punt dus goede hoop.

De heer Van der Staaij vroeg of de regels zijn toegesneden op crisissituaties. Daarop heb ik geantwoord dat wij ons deze vraag zouden moeten stellen bij de terugblik op de crisis.

Wat mag wel en niet binnen de mededingingsgrenzen? Op dit moment kijkt de sector naar alternatieven, nu de oplegging is afgewezen. De NMa kijkt mee. Samenwerking in de vorm van verdere consolidatie van grote ondernemingen hoeft dus geen probleem te zijn. Ook de verordening 169/2009 biedt mogelijkheden voor schippers om op kleine schaal samen te werken. Wij zien daar dus mogelijkheden, maar ook hier zit de duivel weer in het detail. Vandaar dat wij er stringent naar kijken. Het andere hoofdpunt van mijn antwoord betreft de staat van de infrastructuur. Naast de maatregelen die zijn genoemd, is zeker in een tijd van crisis de staat van de infra van groot belang. Het kabinet heeft in een

aanvullend beleidsakkoord 200 mln. beschikbaar gesteld voor het versneld aanpakken van de onderhoudsachterstanden in de natte infra en het opwaarderen van de binnenhavens.

Investeren in alleen vaarwegen is niet voldoende. Een goede toegang tot het water via binnenhavens en bedrijventerreinen is essentieel voor een krachtige concurrentiepositie van het binnenvaartvervoer ten opzichte van de andere modaliteiten. Dat is een essentiële randvoorwaarde. Daarom hebben wij in totaal 112 mln. beschikbaar gesteld voor de quickwinregeling die de decentrale overheden ondersteunt bij het opwaarderen van de binnenhavens. De evaluatie van de twee tranches van de quickwinregeling heeft laten zien dat het programma een succes is geweest. Dankzij deze regeling wordt via 68 projecten en ook nog eens op basis van cofinanciering voor meer dan 200 mln. geïnvesteerd in binnenhavens en regionale vaarwegen. Dat is veel geld. Het is goed voor de regionale en lokale werkgelegenheid, het is goed voor de natte bereikbaarheid van bedrijven die in de havens gevestigd zijn. Het is alom goed voor de binnenvaart zelf. Met deze twee tranches is het grootste deel van de snel te realiseren plannen geoogst.

Ik markeer dit, want dit wordt ook breed zo beleefd. Er is een goed contact met de sector. Men zegt dat men het met die quick wins, dat wat snel in beeld is om te doen, nu wel zo'n beetje heeft gehad. Ik zeg dit omdat ik het geld dat ik heb, goed en snel wil wegzetten, zeker in crisistijd. Wie weet hoe wij er over een paar maanden financieel voorstaan; ik mag het misschien niet zeggen van mijn collega van Financiën, maar ik werp het balletje toch maar even op. Hoe sneller de minister voor verkeer het geld dat er is, dat goed kan investeren, hoe beter dat soms kan zijn. Ik zit er wel mee dat ook volgens geluiden uit de regio zelf op korte termijn niet veel goede projectvoorstellen te verwachten lijken. Dat is het beeld van dit moment. Een evaluatie heeft tevens duidelijk gemaakt dat het nu tijd is om ons vanuit een meer strategisch perspectief te richten op een beperkter aantal kansrijke regionale havenontwikkelingen.

Daarom wil ik bezien of in aansluiting op de gebiedsagenda's van een aantal regio's het resterende geld kan worden ingezet voor enkele grotere projecten die een grote toegevoegde waarde hebben voor het landelijke netwerk. Zo'n gebiedsagenda is vrij complex. Men heeft vast wel eens met regionale bestuurders die hiermee bezig zijn, contact. Er komt veel bij kijken. Ik had nu willen zeggen dat ik dit het komende jaar wil bezien. Met het risico dat ik mijn nek te veel in de strop hang – maar ik doe dat voor de binnenvaartsector met graagte – zeg ik hier dat ik probeer dit te versnellen en dat ik de Kamer in elk geval voor het zomerreces wil laten weten wat er kan. Ik wil dat echt de komende maanden in beeld krijgen en alles op alles zetten om vanuit de gebiedsagenda's een aantal kansrijke havengebieden verder op te peppen. Ik vind het namelijk moeilijk te verteren, als er goede projecten te vinden zouden zijn, dat men er zo lang mee wacht dat het kalf verdronken is, omdat het allemaal moeilijk is en uitgezocht moet worden. Ik weet niet hoe ver ik daarin kom. Ik heb net een goed contact gehad met mijn staf. Wij zullen alles op alles zetten om de komende maanden zo ver mogelijk te komen. Het is mijn vurige hoop dat ik voor het zomerreces kan aangeven hoe wij de resterende middelen op een goede manier kunnen wegzetten. Dat lijkt mij voor de sector van belang.

Dan heb ik nog de 2 mln. van de gelden die kunnen worden ingezet voor de toepassing van walstroom bij ligplaatsen in de havens van binnensteden. Op deze manier wordt op korte termijn een bijdrage geleverd aan de luchtkwaliteit. Ook dat is – en dat is niet weinig relevant – een kwaliteit-simpuls voor het havengebied. Daarmee kom ik ook tegemoet aan de vragen die men mij in het algemeen overleg Luchtkwaliteit van 3 februari heeft gesteld over toepassing van walstroom in de binnenvaart. Daarin wordt men gewoon terecht bediend. Bij dezen!

Mevrouw Roefs vroeg ook naar de quick wins. Ik hoop dat ik haar vragen hiermee voldoende heb beantwoord. Wij proberen het geld zo snel moge-

lijk zinnig weg te zetten. Als er nog heel veel quickwinprojecten in beeld waren, zou ik zo een derde tranche voor quick wins kunnen uitschrijven. Als dat niet in beeld is, heb je de kans dat je straks gewoon met het geld blijft zitten. Daarom kijken wij nu in een andere richting. Wij doen het wel versneld. Ik wil de Kamer voor de zomer berichten hoe ver wij daarmee zijn. De komende maanden moet dit zich afspelen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Over de inzet van die 21 mln. Het idee was blijkbaar ooit dat wij dat geld ook zouden kunnen gebruiken om meer lading van de weg naar het water te krijgen. Blijkbaar is dat geen optie meer?

Minister **Eurlings**: Wij hebben die discussie vaker gehad. Ik zeg daarop ja, maar op een moderne manier. Ik heb altijd over passagiersvervoer gezegd dat je de mensen niet de trein in moet krijgen door de auto te verketteren. Je moet mensen de trein in krijgen door de trein een beter en concurrerender product te maken, waarvan mensen graag gebruikmaken. Zo maak je het product trein zelf sterk. Wat voor passagiersvervoer geldt, geldt ook voor het vervoer van vracht. De Betuweroute heeft tijdelijk door Keyrail een impuls gekregen om beter met de weg te kunnen concurreren. Wij hebben voor de binnenvaart 750 000 spijkers ingezet voor de imagocampagne om het beter weg te zetten. Ik noemde al die 112 mln., waarbij ook een cofinanciering voor nog eens 80 tot 90 mln. komt. Die 200 mln. is juist bedoeld om de sector zelf krachtiger te maken. Ik heb zojuist toegezegd dat wij de komende maanden onder het mom van gebiedsagenda's kijken of wij nog een aantal grote verbeteringen vlot kunnen trekken en kunnen doorzetten. Dat lijkt mij de manier. Mijn antwoord is dus dat ik wil dat de binnenvaart sterker wordt. De binnenvaart zal sowieso heel veel afvoer van goederen moeten accommoderen, ook al vanuit de nieuwe Tweede Maasvlakte. Ik wil wel dat de binnenvaartsector het wint op eigen kracht. Dat kan, maar dan moeten wij wel met elkaar de randvoorwaarden creëren. Het antwoord is dus ja, maar dan wel op de genoemde manier. Er moet ook plek blijven voor vervoer via de andere modaliteiten. Je kunt niet alles een op een vergelijken, maar ook bij het andere vervoer – denk aan de spoorexploitanten, maar zeker ook aan de vervoerders over de weg – wordt de crisis niet als erg positief ervaren. En dan druk ik mij nog heel voorzichtig uit. Ook daar doet het heel erg veel pijn.

De **voorzitter**: Ik wil nu de vergadering schorsen omdat de Regeling van Werkzaamheden begint. Wij zullen even moeten afwachten hoe snel de leden terug kunnen zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): De vragen over de binnenvaartambassadeur en dergelijke zijn naar tevredenheid beantwoord. Ik weet niet hoe de collega's en de minister erover denken, maar ik kan mij indenken dat de nog openstaande vragen schriftelijk worden beantwoord. Ik heb het gevoel dat wij het in grote lijnen met de inzet van de minister eens zijn.

Minister **Eurlings**: Als dat mag, heel graag. De Kamer krijgt die antwoorden dan morgen.

De **voorzitter**: Anders lopen wij het risico dat wij het AO morgen moeten voortzetten. Dat lijkt mij ook niet goed.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan ermee instemmen. Er staan nog een paar vragen van mij open. Ik wil echter ook het voorbehoud van een VAO maken.

De **voorzitter**: Als een VAO wordt aangevraagd, hoor ik dat graag via de Griffie. Dan gaan wij het op die manier aanmelden.