

Vergaderjaar 2007–2008

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 89

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 maart 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 februari 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Vaarwegen (binnenvaart «varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart»), d.d. 12 november 2007 (29 644, nr. 84);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 december 2007 inzake ontwerp Binnenvaart Besluit (30 523, nr. 15).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Rouwe** (CDA) is blij met de steun van het kabinet aan de binnenvaartsector. De binnenvaart is een belangrijke pijler voor de Nederlandse economie en draagt bij aan de milieudoelstellingen van het kabinet om de fileproblematiek in Nederland aan te pakken. Om die ambitie waar te kunnen maken zijn gebiedsgerichte ontwikkelingen en een netwerk-aanpak van belang. Het geldt dat het kabinet beschikbaar heeft gesteld, mag niet op de plank blijven liggen. Hoe denkt de minister over aanjaagteams die lokale overheden informeren en stimuleren om mee te doen met de infrastructurele projecten en beschikbare subsidies?

De binnenvaart is zeer gebaat bij betrouwbare reistijden. Daarvoor is het wegwerken van achterstallig onderhoud noodzakelijk. Er is echter nog sprake van een grote achterstand bij een belangrijk deel van de doorgaande en overige vaarwegen. Is de staatssecretaris bereid, er alles aan te doen om deze achterstand in te halen? Kunnen de onderhouds-achterstanden al in 2014 ingelopen worden in plaats van in 2016? Uitgangspunt moet dan zijn «first things first». Wil de staatssecretaris hiermee rekening houden bij het opstellen van de begroting voor 2009 en latere jaren? Hoe denkt de staatssecretaris over voorfinanciering door provincies om versneld te kunnen investeren in vaarwegen? Speciale aandacht moet uitgaan naar de trajecten Lemmer-Delfzijl en het Twentekanaal. Wat kan de staatssecretaris doen om versneld in deze projecten te

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

investeren? Deze projecten staan op de lijst van het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). Zijn er mogelijkheden om bestaande routes meer ruimte te geven voor langere schepen? Is het mogelijk om het bedrijfsleven mee te laten betalen aan investeringen in wegeninfrastructuur? Waarom zijn bedrijven uitgesloten van het bedrag dat beschikbaar is gesteld voor investeringen in de binnenhavens? Is een uitbreiding van de regeling mogelijk en wenselijk indien geld in deze pot blijft zitten? De diepgang en daarmee gepaard gaande baggerwerkzaamheden van vaarroutes is van groot belang voor de sector. Dit vergroot de betrouwbaarheid van doorgang, maar biedt ook kansen om meer tonnage per schip te vervoeren. Zo kan de sector goedkoper en duurzamer werken. Is de staatssecretaris bereid om binnen het baggerschema te bekijken of vaarroutes voor de binnenvaart met voorrang gebaggerd kunnen worden, bijvoorbeeld in het kader van het Saneringsprogramma Waterbodembodem Rijkswateren?

Het kleinere schip dreigt in de verdrukking te raken omdat grotere schepen de markt overnemen. Dit kan tot gevolg hebben dat kleinere vaarwegen niet meer beschikbaar zijn. Dat is onwenselijk en contraproductief voor de sector. Wat vindt de staatssecretaris van het pleidooi van Koninklijke Schuttevaer voor een campagne om hieraan aandacht te besteden? Kan de sector op steun rekenen van de staatssecretaris? De heer De Rouwe deelt de kritiek van de CBOB (Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart) en Kantoor Binnenvaart dat in de binnenvaartbrief van de staatssecretaris geen visie staat op sociale verbanden. Wat doet de staatssecretaris bijvoorbeeld om het beroep van binnenschipper aantrekkelijk te maken? Hoe staat het met de opvang van kinderen van binnenschippers? Worden er ligplaatsen en afzetplaatsen gecreëerd, bijvoorbeeld om het doen van boodschappen te vergemakkelijken? Wat doet het kabinet specifiek voor deze sector als het gaat om de administratieve lastendruk en in het bijzonder de bemanningswetgeving? Ziet de staatssecretaris kansen om de vaar- en rusttijden te herzien om meer flexibiliteit te creëren voor maatwerk?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) complimenteert de staatssecretaris met haar gedegen visie op de mogelijkheden voor de binnenvaart en de stimulansen die de overheid kan geven.

Het is van groot belang dat de binnenvaart schoner wordt, ook met het oog op concurrentie met het vervoer over de weg. Een punt van kritiek op de binnenvaartbrief is dat er geen sprake is van een proactief stimuleringsbeleid. In de brief wordt gewezen op het programma Voortvarend Besparen en het voornemen om de Nederlandse binnenvaartvloot 5% minder CO₂ te laten uitstoten. Dit is te weinig. Kan de staatssecretaris concreter zijn? Worden de Europese voornemens, beschreven in het Freight Transport Logistics Action Plan, in het Nederlandse beleid ingebed?

In de beleidsbrief wordt geconcludeerd dat er geen schaalverruiming van vaarwegen meer plaats hoeft te vinden. De sector is het daarmee niet eens. Wat is de status van deze conclusie? Kan er nog over gediscussieerd worden? Zo niet, betekent het dan dat er projecten uit het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) geschrapt kunnen worden? Heeft het gevolgen voor het project voor een vaarcorridor in Noord-Nederland en voor de AZM-route Lemmer-Delfzijl (AZM = verbindingswater voor zeilen en motorboten), voor het Twentekanaal of voor de verdere verruiming van de Brabantse kanalen? Zo ja, wat is dan het te volgen traject? Is het mogelijk om binnen het MIT met bedragen te schuiven, bijvoorbeeld het geld voor wegenprojecten naar vaarprojecten? Hoe denkt de staatssecretaris daarover?

De einddatum voor het inhalen van de achterstanden in het onderhoud van de vaarwegen is van 2020 naar 2016 verschoven. Valt er nog meer winst te behalen?

In deze beleidsvisie is te weinig aandacht voor de menselijke aspecten. Is de staatssecretaris bereid om dit onderdeel in overleg met de sector nader uit te werken en om te verkennen of en waar de overheid gewenste ontwikkelingen kan stimuleren? Het is prima dat er geïnvesteerd kan worden in kaders en open overslagfaciliteiten, omdat het budget voor binnenhavens is verhoogd. Het is echter de vraag of die ondersteuning ook toegankelijk gemaakt kan worden voor individuele bedrijven.

De heer **Van der Staaij** (SGP) onderschrijft de binnenvaartbrief van de staatssecretaris op veel onderdelen. Positief is de serieuze aandacht voor kleinere vaarwegen, de haarvaten van het systeem. Dat geldt ook voor het optimaal aansluiten van natte bedrijfsterreinen op de binnenvaart. Aandacht voor de kleinere vaarwegen betekent ook aandacht voor het kleinere binnenschip. Naast economisch rendement is het voor deze bedrijfstak van belang dat er in sociaal opzicht de nodige garanties voor het voortbestaan geboden worden. Er moet ruimte zijn voor het vrije ondernemerschap dat de binnenvaart altijd heeft gekenmerkt. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop?

Vanwege de fileproblematiek moet er een verschuiving komen van vervoer over de weg naar vervoer over het water. Daartoe is een actief modal shift-beleid nodig. Het kabinet heeft op dit punt niet veel ondernomen. Biedt Europa ruimte voor een dergelijk beleid?

Het kabinet heeft minder prioriteit gegeven aan het opheffen van knelpunten vanwege de grote inspanning om het achterstallig onderhoud weg te werken. De uitvoering van de lijst van het COV met kansrijke vaarwegprojecten vergt een extra investering van 1,7 mld. Zo is het mogelijk om in 2020 enkele tientallen procenten meer over water te vervoeren. Is de staatssecretaris, ook met het oog op het oplossen van de fileproblematiek, bereid deze extra investering te doen?

De heer Van der Staaij pleit voor een extra impuls om de achterstand in onderhoud eerder dan in 2018 weg te werken.

Een punt van aandacht is de problematische personeelsvoorziening in de binnenvaart. Tijdens de begrotingsbehandeling is als oplossing aangedragen het aantrekken van personeel uit de Filippijnen, maar het is bijzonder moeilijk om tewerkstellingsvergunningen te verkrijgen. Hoe staat het met het overleg dat de staatssecretaris op dit punt heeft toegezegd met het departement van Sociale Zaken en Werkgelegenheid?

Hoe wordt gestimuleerd dat er ook op decentraal niveau meer aandacht komt voor de binnenvaart?

De heer Van der Staaij wijst op de hinder die binnenvaartschepen ondervinden van laagvliegende Apaches. Welke risico's lopen de schepen? Wil de staatssecretaris dit punt aankaarten bij de minister van Defensie?

De heer **Roemer** (SP) is positief over de binnenvaartbrief en het ontwerp Binnenvaart Besluit. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Roemer/Roefs over de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocaties? Is er voldoende geld voor een versnelde aanpak op dit terrein?

Het versneld wegwerken van het achterstallig onderhoud wordt Kamerbreed onderschreven. Is het mogelijk het tempo voor de vaarwegen nog meer te verhogen? De sector geeft aan dat voor de belangrijkste vaarwegen 2012 haalbaar is. Is de staatssecretaris bereid te onderzoeken of dit reëel is en de Kamer daarover zo spoedig mogelijk te informeren?

Op een aantal terreinen wordt de regelgeving voor schepen verder aangescherpt met de nodige consequenties voor kleinere schepen. Hoe ziet de staatssecretaris de toekomst voor de kleine binnenvaartschipper? Is voor deze schepen een tegemoetkoming voorzien?

Om de binnenvaart te bevorderen zijn innovaties nodig. Een mogelijke innovatie is het rechtstreeks lossen van zeeschepen op binnenvaartschepen. Wordt dit idee uitgewerkt om efficiënter transport via de binnen-

vaart te bevorderen? Zo ja, wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kan de staatssecretaris de Kamer op korte termijn uitvoerig informeren over de haalbaarheid van de plannen voor verbetering van de toekomst van de binnenvaart die door de sector zijn aangedragen? Voor een schonere binnenvaart zijn maatregelen nodig. Is de staatssecretaris bereid een impuls te geven aan schonere motoren, roetfilters en zwavelarme brandstof voor de binnenvaart? Ziet de staatssecretaris iets in de ontwikkeling van een motor vergelijkbaar met de Euro 6-motor voor het wegvervoer?

Het aandeel vervoer over Nederlands grondgebied is voor de binnenvaart 40% tegenover 50% voor vervoer over de weg en 5% voor spoor- en buisleidingen. Opvallend is dat er onlangs ruim 5 mld. is uitgegeven aan nieuw goederenspoor en dat ruim 21 mld. is gereserveerd voor extra wegen. De binnenvaart blijft daarbij aanzienlijk achter. Wil de staatssecretaris onderzoeken of de uitgaven voor de binnenvaart meer in evenwicht kunnen worden gebracht met de overige transportuitgaven? Er is snel 1 à 2 mld. extra nodig voor de binnenvaart. Is de staatssecretaris bereid naar dekking hiervoor te zoeken?

De heer Roemer vindt dat er meer aandacht moet zijn voor preventie en hij sluit zich aan bij de opmerkingen over het sociale en menselijke aspect in de binnenvaart.

De heer **De Krom** (VVD) sluit zich aan bij de positieve opmerkingen over de stukken die aan de orde zijn.

De groei van het beroepsgoederenvervoer maakt het noodzakelijk dat de verschillende vervoermiddelen, weg, spoor en binnenvaart, naast elkaar functioneren en dat er geen sprake moet zijn van tegenstellingen. De binnenvaart maakt daar een belangrijk deel van uit. Is de staatssecretaris het met deze visie eens?

De binnenvaart heeft een sterke positie in het internationale goederenvervoer. Om die positie te behouden, moet er een gelijk speelveld zijn. Dat betekent dat er geen koppen op Europese regels mogen komen voor deze sector. Dat geldt ook voor de milieuregelgeving. Milieumaatregelen moeten bij voorkeur genomen worden in Europees verband en gericht zijn op bronbeleid. Wat vindt de staatssecretaris daarvan?

Het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud is van groot belang. Hoe realistisch zijn de plannen van het kabinet? Is 2014 haalbaar?

Het COV bepleit een additionele investering van 1,7 mld. bovenop de 10,4 mld. die zijn voorzien in de Nota Mobiliteit. Een deel van de claim voor 1,7 mld. is gebaseerd op verruiming van de vaarwegen. Hoe beoordeelt de staatssecretaris die claim? Welke maatregelen zijn voor deze kabinetsperiode voorzien voor het verhogen van bruggen en het uitdiepen van vaarwegen?

Er is een groot gebrek aan beschikbare plaatsen in schippersinternaten vanwege personeelstekort. Wat gaat de staatssecretaris doen om dat probleem op te lossen? In de plannen ontbreken duidelijke doelen met daaraan gekoppeld een tijdsplanning en bedragen. Kan de staatssecretaris aangeven wat zij in deze kabinetsperiode gaat realiseren?

Het verlichten van administratieve lasten verdient meer aandacht. Het Kantoor Binnenvaart schrijft dat er een steeds grotere administratieve lastendruk ontstaat vanuit de regelgeving op de binnenvaartschipper. Dat is in strijd met wat dit kabinet zich ten doel heeft gesteld. Is de staatssecretaris in staat om voor de zomer een aanvalsplan administratieve lasten binnenvaart aan de Kamer voor te leggen?

Het initiatief van de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten om de inspectie en dienstverlening eenvoudiger en transparanter te maken door het perceel land en binnenvaart te clusteren vindt ondersteuning. Dat geldt ook voor initiatieven om te komen tot een eenloketfunctie voor de binnen- en scheepvaart. Wanneer is dit gerealiseerd?

In de brief van de verschillende brancheorganisaties aan de staatssecretaris wordt gesproken van een tariefstijging van 28%. Daarin wordt ook geklaagd over de daling van de kwaliteit van de dienstverlening van de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) en het gebrek aan kennisoverdracht. Kan de staatssecretaris opheldering geven over de hoge kostenstijging van de tarieven bij de IVW? Hoe verklaart zij de daling van de kwaliteit van de dienstverlening van de IVW? Is de staatssecretaris bekend met de problemen die voortvloeien uit de privatisering van taken door de IVW op het gebied van meten en certificeren? Wat gaat de staatssecretaris daaraan doen?

De heer **Anker** (ChristenUnie) vindt het een goede zaak dat dit kabinet de binnenvaart hoog in het vaandel heeft. Het is verheugend dat de binnenvaartbrief goed is ontvangen door de sector.

Met de aanpak van de betrouwbaarheid van zeehavens en ruimte voor containeroverslag wordt de concurrentiepositie van de binnenvaartsector versterkt. Wat vindt de staatssecretaris van de visie van het CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart) dat dit niet te veel een Rotterdams debat moet worden? Is het onderzoek naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip al afgerond? Heeft het overleg over concrete acties plaatsgevonden?

De CBOB geeft aan grote zorgen te hebben over het vasthouden van mensen voor de sector. De bond pleit voor flexibelere bemanningswetgeving. Voorts zouden er meer ligplaatsen moeten komen op beter toegankelijke locaties om sociaal isolement te voorkomen. Welke acties moeten er worden ondernomen om de aantrekkelijkheid van deze sector met veel gezinsbedrijven te vergroten?

In de marktanalyse van de LMCA speelt vervoersafstand een grote rol. Het vervoersvolume is echter ook bepalend voor de vraag of vervoer over water logistiek rendabel is. Koninklijke Schuttevaer heeft aangegeven de uitkomsten van de LMCA op dit punt niet te steunen. Ook op korte afstanden kan binnenvaart rendabel zijn. Er liggen dan ook kansen op een aantal kleine vaarwegen, zoals de tweede fase Twentekanal en de Brabantse kanalen. Is de staatssecretaris bereid deze mogelijkheden verder te onderzoeken en dit mee te nemen in de voorbereiding van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)?

Het streven van het kabinet is, de onderhoudsachterstanden aan de vaarwegen in 2018 en wellicht in 2016 te hebben weggewerkt. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden voor een verdere versnelling, met name als het gaat om de grootste knelpunten die door de sector naar voren zijn gebracht? Waarom bevat de LMCA geen knelpuntenanalyse zoals in de LMCA voor wegen? De sector heeft aangegeven dat er extra budget nodig is, een verdubbeling van de gereserveerde 1,7 mld. Het gaat om geld voor bestaande MIRT-projecten, verkenningen voor nieuwe sluiscolken en verruiming van onder andere de Zuid-Willemsvaart en de tweede fase Lemmer-Delfzijl. Daarnaast hebben noordelijke provincies wensen geuit voor bijna 1 mld. die voor een belangrijk deel nog niet zijn opgenomen in de beleidsbrief. Deze projecten zijn nodig voor het mogelijk maken van de tweebaksduwvaart, het weghalen van drempels bij sluizen en het ruimte bieden voor schepen tot 135 m. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om geld vrij te maken voor deze knelpunten, bovenop het geld dat is gereserveerd in het MIRT? Kan de aanleg van lopende projecten worden versneld, bijvoorbeeld door het benutten van onderuitputting van wegen? Het gaat hier bijvoorbeeld om de derde kolk Beatrixsluis en de keersluis Zwartsluis. Wat vindt de staatssecretaris van de suggestie dat geld voor infrastructuur niet alleen naar overheden maar ook naar bedrijven gaat?

Het is een goede zaak dat maatregelen worden genomen ter beperking van de luchtverontreiniging, zoals het gebruik van schonere brandstoffen en motoren. Is het mogelijk om de emissienormen voor motoren eerder in te laten gaan? Er zijn maatregelen aangekondigd om de binnenvaart de

schoonste modaliteit te laten blijven. De vraag of deze maatregelen voldoende zijn om dit vast te houden, wordt niet beantwoord. Waarom is er geen vergelijking met andere modaliteiten?

Voor pleziervaartuigen met een lengte tussen 25 en 40 m. is een beperkt grootvaarbewijs nodig. Hiervoor geldt echter een verplichte vaartijd van drie jaar. Is dat redelijk? Wat vindt de staatssecretaris van door onder andere de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) voorgestelde alternatieven, zoals een vrijstelling voor mensen met het CWO-diploma (diploma van de Stichting Commissie Watersport Opleidingen) groot motorschip en afgifte van het beperkt groot vaarbewijs met aantekening «uitsluitend pleziervaart» of het kunnen aantonen van de nodige vaartijd onder begeleiding overeenkomstig de regeling voor zeeschepen in de Rijnvaart? Wat vindt zij van het voorstel, de geldigheidseisen voor een beperkt groot vaarbewijs voor de pleziervaart gelijk te schakelen met die voor het klein vaarbewijs?

In artikel 1 van het ontwerp Binnenvaart Besluit ontbreekt een definitie van diepgang. In artikel 46 wordt verwezen naar het Besluit Jachthavens. Dit besluit is echter ingetrokken per 1 januari 2008. In artikel 48 staat een verwijzing naar het Binnenschepenbesluit, terwijl dit Binnenvaartbesluit moet zijn.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** vindt de binnenvaart een sector om trots op te zijn. Het feit dat van het bulkvervoer 80% over het water gaat laat zien dat dit een zeer belangrijke vervoersmodaliteit is. Nederlandse schippers en reders hebben de grootste en modernste vloot van Europa.

De binnenvaartbrief heeft de ambitie het goederenvervoer over water te stimuleren om het marktaandeel van de binnenvaart zo groot mogelijk te maken. Er is via cofinanciering voor binnenhavens ruim 60 mln. uitgetrokken. Daardoor staat de binnenvaart bij de provinciale besturen goed op de kaart. De duurzaamheid van de binnenvaart heeft betere perspectieven gekregen. Dankzij de inzet van de Nederlandse regering zal in 2012 schone brandstof worden ingevoerd. De staatssecretaris zet in Europees verband in op een vervroeging van die invoering naar 2010. Er is een programma gestart om de binnenvaart nog energiezuiniger te maken. Er komen meer ligplaatsen voor binnenvaartschepen. De ambitie is een overnachtingshaven op elke 30 km. op de belangrijkste vaarroutes, waarbij standaard autoafzetplaatsen gerealiseerd moeten worden. Met prioriteit wordt gewerkt aan innovatieprogramma's voor het kleine schip. In het wegwerken van achterstallig onderhoud wordt in de periode tot en met 2020 in totaal 1,6 mld. geïnvesteerd. De achterstand zal in ieder geval in 2018 zijn weggewerkt, met het streven om dat te versnellen tot 2016. Bij de begrotingsbehandeling van 2009 zal duidelijk zijn of dat haalbaar is. Voor een verdere versnelling is onvoldoende capaciteit en het is daarom technisch niet uitvoerbaar. Onderschreven wordt dat in overleg met het veld «first things first» het uitgangspunt moet zijn.

Het COV heeft een lijst samengesteld met punten die voor functieverbetering in aanmerking komen, de zogeheten aanlegprojecten uit het MIRT. Het COV vraagt om een verdubbeling van de beschikbare 1,7 mld. tot 2020. Een groot deel van het geld waar het COV om vraagt is in het kader van de Nota Mobiliteit beschikbaar na 2010. De lijst met projecten van het COV komt voor een belangrijk deel overeen met de lijst die gehanteerd wordt in de Nota Mobiliteit. De staatssecretaris wijst er met nadruk op dat met de minister van Verkeer en Waterstaat de afspraak is gemaakt dat geen geld van de ene modaliteit naar de andere wordt geschoven. Zij zal de mogelijkheid van een leenconstructie, waarbij de onderuitputting op het budget voor wegen wordt ingezet voor vaarwegen, onderzoeken en de Kamer daar schriftelijk over informeren. Een dergelijke leen-

constructie wordt overwogen voor het naar voren halen van de datum voor het wegwerken van achterstallig onderhoud.

Voor een robuuste binnenvaart is het nodig dat er een goed netwerk van vaarwegen is. De LMCA heeft opgeleverd dat voor het behoud en stimuleren van binnenhavens ruim 60 mln. als «prikkelkapitaal» beschikbaar is. Hierover wordt met de provincies overlegd. Voorwaarde is dat zij een provinciaal beleid voor hun vaarwegen hebben. Het resultaat is dat de binnenvaart weer bij de provincies op de agenda staat. Aanjaagteams lijken vooralsnog niet nodig. In opdracht van het departement van V&W en de provincie Limburg zijn instrumenten ontwikkeld waarmee gemeenten hun binnenhavens op de bestuurlijke agenda te kunnen krijgen. Deze worden in april via de provincies beschikbaar gesteld. De regionale diensten van Rijkswaterstaat kunnen de regionale overheden adviseren bij het ontwikkelen en het uitvoeren van hun regionale binnenvaartbeleid.

De staatssecretaris legt uit waarom in Nederland alleen overheden in aanmerking komen voor ondersteuning van de quick wins, terwijl in buurlanden ook individuele bedrijven worden gesteund. Er is voor gekozen om de regionale overheden te ondersteunen als prikkel om aandacht te besteden aan de regionale «natte» bereikbaarheid. Daarom is ingezet op de binnenhavens en op de overslaglocaties. Daarvoor is in eerste instantie de steun van provincies en gemeenten nodig. Wanneer het budget ook beschikbaar zou zijn voor de individuele bedrijven, zou er sprake kunnen zijn van staatssteun. In het verleden zijn al subsidies toegekend aan bedrijven en er is een landelijk dekkend netwerk van intermodale terminals. Hoewel de prioriteit ligt bij behoud en stimulering van binnenhavens, zal in sommige situaties schaalverruiming nodig zijn. Dat wordt per project met een overzicht van totale kosten en totale baten bekeken. De staatssecretaris vindt de motie-Roemer/Roefs over de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocaties een ondersteuning van het kabinetsbeleid. De provincies zijn schriftelijk uitgenodigd om in dit kader plannen te ontwikkelen die worden ingepast in de regionale netwerkanalyses. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

Om de concurrentiepositie van de binnenvaart te versterken zijn maatregelen voorzien om de binnenvaart schoner te krijgen. Dit is misschien geen «proactief» maar zeker «actief» beleid. Er worden schonere brandstof en schonere motoren ontwikkeld. De Europese Commissie werkt aan regelgeving voor schonere motoren. Vanwege de stand van de techniek zijn de strenge eisen die hierbij moeten gelden niet op korte termijn te realiseren. Gedacht wordt aan realisatie in 2016. De streefdatum voor het Europees verplicht stellen van het gebruik van schone brandstof is niet 2012 maar 2010. Ook wordt gewerkt aan een verdere reductie van de CO₂-uitstoot. In 2007 is het CO₂-reductieprogramma Voortvarend Besparen van start gegaan met het doel de uitstoot door de binnenvaart met 5% te doen afnemen. De mogelijkheid van een milieukeurmerk voor de binnenvaart analoog aan de «green award» voor de zeevaart wordt onderzocht om schippers en reders te stimuleren om vrijwillig maatregelen te nemen om de milieuprestaties van schepen te verbeteren. Daar kunnen voordelen als lagere haventarieven tegenover worden gesteld. De staatssecretaris is het ermee eens dat er aandacht moet zijn voor de sociale aspecten die samenhangen met het beroep van binnenschipper. Zij beaamt dat dit onvoldoende naar voren komt in de binnenvaartbrief. Om het beroep aantrekkelijker te maken worden maatregelen genomen. Er komt een flexibeler bemanningswetgeving. Ook worden de opleidingseisen gemoderniseerd. Een eventuele aanpassing van de vaar- en rusttijden behoort tot de mogelijkheden. Belangrijk is dat er voldoende lig- en autoafzetplaatsen zijn. De staatssecretaris zal de Kamer na het overleg met de sector ter zake schriftelijk informeren over de maatregelen die ten gunste van de sociale structuur en de bemanning in de binnenvaart worden genomen. De minister voor Jeugd en Gezin voert overleg met de

schippersinternaten over de toekomstmogelijkheden. De resultaten hiervan zullen aan de Kamer worden gestuurd.

Op de vraag naar een actief modal shift-beleid antwoordt de staatssecretaris dat het kabinet ervoor kiest de optimale randvoorwaarden te scheppen voor het functioneren van de totale logistieke keten. In het verleden is geprobeerd modal shift af te dwingen, maar dat bleek niet effectief. Momenteel wordt eraan gewerkt om de sterke kanten en de potenties van de modaliteiten zo goed mogelijk te benutten. Gezien de steeds groeiende goederenstroom is er genoeg werk voor alle modaliteiten. Gewerkt wordt aan een zo goed mogelijke uitgangspositie voor de binnenvaart. Het is aan de sector zelf om die positie te verzilveren. Het budget aanleg vaarwegen bedroeg in 1994 circa 5% van het totale infrastructuurfonds. In 2008 is dit aandeel circa 2%. Het verschil wordt veroorzaakt doordat de budgetten aan de andere modaliteiten zijn toegevoegd en niet doordat het budget voor de vaarwegen is afgenomen. Het budget voor aanleg vaarwegen zal in de komende jaren fors stijgen van 125 mln. in 2008 naar 255 mln. in 2012.

De staatssecretaris is enthousiast over het initiatief van provincies om voor te financieren om versneld te kunnen investeren in de vaarwegen. In Brabant heeft dat al tot goede resultaten geleid.

De mogelijkheden om bestaande routes meer ruimte te geven voor grotere schepen zijn beperkt. Schaalvergroting heeft verschillende voordelen, maar er zijn grenzen aan wat wel en niet zinnig is, zowel uit een oogpunt van veiligheid als een oogpunt van kosten voor de infrastructuur. De vaarwegen zijn niet voor niets ontworpen voor bepaalde afmetingen. Het toelaten van steeds grotere schepen gaat ten koste van de veiligheidsmarges voor manoeuvreerruimte.

Er wordt gewerkt aan verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze werkzaamheden worden in de periode tot 2012 uitgevoerd. De provincies Friesland en Groningen zijn de beheerders van deze vaarweg. Er is sprake van enige vertraging bij een aantal bruggen in verband met inpassingsproblematiek en inspraakreacties van omwonenden. Voor de Twentekanalen geldt dat de eerste fase van de verbetering van de vaarweg vrijwel is opgeleverd. Voor fase twee, inclusief uitbreiding van de sluiscapaciteit bij Eefde, loopt een planstudie die naar verwachting in 2009/2010 zal zijn afgerond. Bij een positief besluit kan in 2011 met de uitvoering worden gestart. Erg veel ruimte voor versnelling is ook daar procedureel niet. De staatssecretaris deelt mee dat er voor de Twentekanalen en de Brabantse kanalen perspectieven zijn, maar dat daarbij rekening moet worden gehouden met de maatschappelijke rentabiliteit. De planstudie in het kader van het MIRT «Verruiming Twentekanalen fase 2» onderzoekt of verbreding of verdieping de binnenvaart optimaal kan ondersteunen. Daarbij wordt ook de capaciteitsuitbreiding van de sluis bij Eefde meegenomen. In Brabant staat de uitvoering van het plan voor het Wilhelminakanaal, de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en de vervanging van de sluizen 4, 5 en 6 voor de deur. De staatssecretaris zal in een MIRT-verkenning bezien met welk maatregelenpakket ook Eindhoven en Zuid-Oost Brabant als geheel ontsloten kunnen worden voor een beperkt aantal klasse 4-schepen. Hierbij wil zij de regionale belanghebbende partijen nadrukkelijk betrekken.

In het kader van de Nota Mobiliteit is een knelpuntenanalyse vaarwegen gemaakt. De LMCA is vooral bedoeld om die te toetsen aan de marktanalyse.

Het onderzoek van de branchepartijen naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip is nog niet afgerond. Naar aanleiding van de resultaten van dat onderzoek zal overleg plaatsvinden. Hierover zal de Kamer worden geïnformeerd.

Directe overslag van zeeschepen naar binnenvaartschepen vindt al op grote schaal plaats, vooral in de haven van Rotterdam. De inzet is om randvoorwaarden te creëren voor een optimale ontwikkeling van de

binnenvaart en het vervolgens aan marktpartijen over te laten hoe zij daar in de praktijk mee omgaan. Het is dus ook aan marktpartijen om meer in te zetten op deze manier van overslag.

Het overleg met het departement van Sociale Zaken over het verkrijgen van tewerkstellingsvergunningen voor niet-EU-werknemers is gaande. De staatssecretaris zal de Kamer over een maand hierover informeren.

De tarieven voor de binnenvaart bij de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) stijgen gemiddeld met 15%, met een uitschieter van 28%. Binnen twee weken antwoordt de staatssecretaris de sector op dit punt. Een kopie van die brief, waarin onder andere wordt ingegaan op de kwaliteit van de IWW-dienstverlening, wordt aan de Kamer gestuurd.

Dit jaar wordt de regelgeving van Verkeer en Waterstaat doorgelicht op administratieve lasten. Afhankelijk van de uitkomsten ligt het in de bedoeling om na te gaan waar kan worden bespaard op administratieve lasten in de binnenvaart. In het kader van het convenant zijn afspraken gemaakt over een concrete lastenverlichting. Na de zomer wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Voor de uitbesteding van verschillende taken op het gebied van land, water en lucht is bij de IVW een tenderprocedure gestart. Geïnteresseerde partijen kunnen inschrijven op die tender. De staatssecretaris zal de Kamer informeren over haar reactie op de brief die NBKB (Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart) aan haar heeft gericht inzake het toezichtarrangement binnenvaart.

De plannen voor het containertransferium zijn betrokken bij Randstad Urgent. Daarin zijn op uitdrukkelijk verzoek van de staatssecretaris randvoorwaarden opgenomen. Uitgangspunt bij het onderzoek naar het containertransferium is dat het per saldo meer binnenvaart moet opleveren en dat het niet ten koste gaat van bestaande inland-terminals. Het wordt geen Rotterdams debat.

De staatssecretaris zegt toe informeel overleg te plegen met de minister van Defensie over de door Apaches veroorzaakte hinder voor de binnenvaart.

In overleg met de sector wordt bekeken of er binnen het baggerschema mogelijkheden zijn om vaarroutes voor de binnenvaart met voorrang te baggeren.

Toezeggingen

- De staatssecretaris zal de Kamer informeren over haar reactie op de brief die het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart aan haar heeft gericht inzake het toezichtarrangement binnenvaart.
- Na de zomer van 2008 wordt de Kamer geïnformeerd over de maatregelen die worden genomen ter reductie van de administratieve lasten voor de binnenvaart.
- De Kamer zal een afschrift ontvangen van het antwoord van de staatssecretaris op de brief van de binnenvaartsector inzake de kwaliteit van de dienstverlening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de door haar gehanteerde tarieven.
- Over de uitkomsten van het overleg van de staatssecretaris met haar ambtsgenoot van SZW over tewerkstellingsvergunningen voor niet-EU-werknemers in de binnenvaart wordt de Kamer over een maand geïnformeerd.
- De staatssecretaris zal de Kamer – na het overleg met de sector ter zake – informeren over de maatregelen die ten gunste van de sociale structuur en de bemanning in de binnenvaart worden genomen.
- De Kamer zal geïnformeerd worden over de plannen van de provincies, zoals bedoeld in de motie-Roemer c.s. om de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocaties optimaal te benutten (31 200 A, nr. 50), en over de inpassing daarvan in de regionale netwerkanalyses.

- De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de mogelijkheden om vaarwegenprojecten versneld te financieren door middel van een «leenconstructie» waarbij de onderuitputting op het budget voor wegenprojecten wordt ingezet voor vaarwegen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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