

Vergaderjaar 2009–2010

30 523

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

Nr. 39

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 15 oktober 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris d.d. 25 september 2009 over de toezeggingen die zijn gedaan tijdens het AO Binnenvaart van 30 juni 2009 inzake o.a. de crisis in de binnenvaart (32 123 XIV, nr. 4);**
- **de brief van de staatssecretaris d.d. 2 juli 2009 over het onderzoek naar het vervolg van de VERS-subsidieregeling voor binnenschepen (30 523, nr. 36);**
- **het afschrift d.d. 2 juli 2009 van een brief van de staatssecretaris aan het Overlegorgaan Goederenvervoer inzake de overgangsbepalingen ADN(R) (2009Z13185);**
- **de brief van de staatssecretaris d.d. 2 september 2009 over de beantwoording van vragen van de commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de overgangsbepalingen ADN(R) voor de binnenvaartvloot (31 700 XII, nr. 79);**
- **de brief van de staatssecretaris d.d. 14 oktober 2009 bevattende de reactie op het rapport «De schipper aan het woord» op basis van een enquête onder binnenschippers van de Socialistische Partij (SP) (32 123 XII, nr. 7);**
- **de brief van het lid Roemer d.d. 30 september 2009 met het SP-rapport «De schipper aan het woord: toekomst voor de binnenvaart» (2009Z17731).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de 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, Ouweland (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), Bokestijn (VVD), 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: Jansen
Griffier: Tijdink

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

en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij starten met vijf, zes minuten spreektijd in de eerste termijn en dat de leden zich in de eerste termijn beperken tot twee interrupties. Dan hebben wij meer tijd over om met de staatssecretaris te discussiëren.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Gezinsbedrijven hebben het zwaar. «Voor ons dit jaar geen vakanties, geen cadeaus en weinig nieuwe kleding. Het personeel hebben wij moeten ontslaan, mijn vrouw vaart weer mee, de kinderen zijn daarom op het internaat en ons huis staat te koop.» Dat is een van de vele reacties van een binnenvaartschipper op onze enquête. De crisis hakt extra hard in op de binnenvaart en dat doet zij al geruime tijd. De forse crisis in de binnenvaart gaat zeker tot 2015 duren, wellicht langer. Niks doen is dus geen optie, maar dat was eigenlijk begin dit jaar al zo. De SP hoopte dat in het debat voor het zomerreces al spijkers met koppen konden worden geslagen om maatregelen te nemen om deze crisis te lijf te gaan en veel menselijk leed te voorkomen. Een vitale binnenvaart is namelijk essentieel voor onze economie, voor ons klimaatbeleid en voor de mobiliteit in Nederland. Jammer dat wij die kans toen hebben laten lopen, maar vandaag krijgen wij een nieuwe kans. Faillissementen in de binnenvaart zorgen voor onherstelbare schade in het gezinsleven en in de binnenvaartsector. Het is jammer dat wij in het debat van 30 juni niets deden: er werd inhoudelijk te weinig ingegaan op concrete voorstellen en er was onvoldoende uitstraling dat de nood echt hoog zit. Dit alles heeft de SP aangezet tot een uitgebreid en gedegen onderzoek en een enquête. Daarbij zijn wij uitstekend geholpen door diverse brancheorganisaties uit de binnenvaart en schippers. Ik ben hen daar zeer erkentelijk voor. Door hun adviezen en hulp is het een gedegen onderzoek geworden waaraan erg veel schippers hebben deelgenomen. Maar de uitkomsten van het onderzoek spreken boekdelen: de schippers in Nederland vinden dat er meer moet gebeuren en dat er snel concrete maatregelen genomen moeten worden. Zij zijn uitermate teleurgesteld in de houding van het kabinet tot nu toe. Korthedshalve verwijs ik naar het onderzoek.

Gisteren is door het crisisberaad een voorstel ingediend voor een vrijwillige oplegging oftewel het aan de kant leggen van schepen. Hoewel er de nodige kanttekeningen te plaatsen zijn, is dit een eerste stap. Hiermee kan eindelijk de crisis worden aangemeld bij de Europese Commissie. Hiernaast moet er meer gebeuren. De crisis gaat in het gunstigste geval nog zeker tot 2015 duren. Daarom moeten er wettelijke maatregelen genomen worden of op zijn minst vandaag in voorbereiding worden genomen. Wij moeten bijvoorbeeld iets doen aan de overcapaciteit; er varen nu eenvoudigweg te veel schepen die strijden om te weinig vracht. De roep uit de sector, schippers én brancheorganisaties, is enorm luid: zorg naast de voorgestelde regeling ook voor een oplegging voor nieuwe schepen die de komende tijd op de markt komen. Als al die extra capaciteit – dat is de komende anderhalf jaar nog 20% bovenop de huidige capaciteit in tonnage – er ook nog bijkomt, is de ramp niet te overzien. Bestrijd deze overcapaciteit. Hier ligt een duidelijke rol voor de overheid en de banken. Wanneer de golf aan faillissementen begint, is de strop niet te overzien en kan die oplopen tot 1 mld. Is de staatssecretaris bereid een

aanvullende regeling te onderzoeken om ook nieuwe schepen onder de oplegregeling te laten vallen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik deel de zorg van de heer Roemer op een aantal hoofdlijnen, maar hij legt de schuld niet bij de branche zelf. Die heeft toch wel heel grote schepen besteld en daarmee de overcapaciteit bevorderd. Hoe ziet hij dat?

De heer **Roemer** (SP): Natuurlijk is dat een punt. Er is in tijden dat het beter ging te veel besteld. Dat heeft alles te maken met de mogelijkheden die de overheid biedt en de rol die de banken spelen. Ik kom daar in mijn betoog op terug. Wellicht dat u dat geduld kunt opbrengen, want anders val ik mogelijk in herhaling.

Voorzitter. De schippers willen massaal bodemprijzen. In ons onderzoek is bijna 70% daar voor. De staatssecretaris zei op 30 juni jl. dat vrijwillige bodemprijzen niet werken en niet mogen en dat ze volgens Europese richtlijnen wettelijk geregeld en gehandhaafd moeten worden. Ook hier zijn er – in tegenstelling tot wat de staatssecretaris ons laat geloven – wel degelijk mogelijkheden en wordt er in de Europese richtlijnen ruimte geboden. Er ligt een schone taak voor de staatssecretaris. Ga dat onderzoek aan en kom op korte termijn met voorstellen hoe een systeem van bodemprijzen ingevoerd kan worden, uiteraard in nauw overleg met de branche. Dit traject kan en moet worden gestart naast de stappen die de staatssecretaris nu wil gaan zetten. Juist voor een langere termijn is zo'n wettelijke regeling noodzakelijk voor een vitale binnenvaart. De SP stelt dus voor dat de staatssecretaris alle wettelijke mogelijkheden, waaronder een wettelijke oplegregeling en een wettelijk systeem van bodemprijzen, gaat onderzoeken en de Kamer er zo spoedig mogelijk van in kennis stelt hoe dit te regelen is. Is zij daartoe bereid?

De heer **Van der Staaij** (SGP): De bodemprijs is een sympathiek idee – wij hebben ons daar ook op georiënteerd – maar het lijkt mij vrij evident in strijd met de Europese regels en de mededingingsregels. Wat is de haalbaarheid en de zinvolheid om ons op die route te storten?

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij zijn die heel groot. Omdat dit niet onder de Dienstenrichtlijn valt, zijn er mogelijkheden op het moment dat er sprake is van een crisis, van transport en van veel werkgelegenheid. Er is een aantal voorwaarden waar je aan moet voldoen om te komen tot dergelijke maatregelen. Ik heb dat laten uitzoeken en naar mijn stellige overtuiging zijn die mogelijkheden er. Vandaar mijn verzoek om dit uit te zoeken, zodat er geen misverstand over is. Als het geen uitweg zou zijn, zou ik er niet naar gevraagd hebben.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Kan de heer Roemer concretiseren aan welke regels of richtlijnen hij denkt? Ik heb vrij duidelijke informatie dat dit een onbegaanbare weg is omdat het over prijsafspraken gaat. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) zegt daarvan dat die beslist niet door de beugel kunnen.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan anderhalf A4'tje voorlezen of ik kan zorgen dat de informatie voor de tweede termijn verspreid is. Dat scheelt een hoop spreektekst.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een goede suggestie. Bovendien denk ik dat de staatssecretaris ook op dit punt ingaat.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Op het gebied van de eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is er eindelijk actie. Ons werk en dat van vele schippers begint gehoord te worden. Daar ben ik blij om.

Men gaat mogelijk een maximum van € 2500 hanteren en daarnaast is er nog een voorstel voor een 75%-regeling voor de geluidsbelasting. Als wij dit voor elkaar krijgen, maken wij een aantal schippers in ieder geval financieel blij, maar het is natuurlijk wel een compromisregeling. Het moet nog blijken of dit nieuwe voorstel het haalt en ook daadwerkelijk de uitkomst biedt waarop al die schippers van kleine schepen zitten te wachten. Beter blijft het om deze regels voor langere tijd op te schorten of, liever nog, niet van toepassing te verklaren. Ik hoop dat de staatssecretaris in overleg treedt met de CCR en haar Europese collega's om deze wijzigingen erdoor te krijgen, maar vooral om te kijken of er meer te halen is. Graag een heldere toezegging dat zij daarmee aan de slag gaat. Volgens velen ligt in de rol van de banken en de overheid de oorzaak van de capaciteitsproblemen en tevens de sleutel voor oplossingen. Door de enorme risico's die de laatste decennia zijn genomen bij de kredietverstrekkingen is de schuldenlast in de binnenvaart enorm. De banken hebben voor ruim 4 mld. aan kredieten lopen, met name voor nieuwbouwschepen. De overheid heeft nog eens voor 300 mln. aan staatsgaranties openstaan, puur en alleen in de binnenvaart. Deze leningen zijn onder voorwaarde verstrekt en zijn nu erg broos. Een schip van 3000 ton dat vorig jaar voor 4 mln. werd gekocht, levert nu nog maar een 0,5 mln. tot 1 mln. op. De leningen zijn uiteraard verstrekt op basis van de nieuwprijs. Bij faillissementen levert dit een ongekend groot verlies op voor de schipper, de banken en de overheid. Een simpele rekensom leert dat er, alleen al voor de binnenvaart, bij een reëel scenario van 25% faillissementen een strop is van bijna 1 mld. voor de banken en zo'n 75 mln. voor de Staat. Daarom is het van essentieel belang dat de banken en de Nederlandse Staat inzien dat zij hier een overduidelijke verantwoordelijkheid en een enorm belang hebben. Betrek deze twee cruciale partijen bij het voorfinancieren van oplossingen om de capaciteit in te dammen, faillissementen te voorkomen en de sector zo snel mogelijk weer gezond te maken. Zorg ervoor dat geen nieuwe staatsgaranties gegeven worden voor grote nieuwe schepen.

De positie van het kleine schip is een essentieel punt. De prijzen die nu voor een schip betaald worden, liggen zo laag dat slopen voor de hand ligt, vooral omdat veel kleine schepen al ouder zijn. Het belang van het kleine schip hoeven wij hier niet meer uit te leggen, dat is vanzelfsprekend. Daarbovenop komt nog het feit dat er geen nieuwe kleine schepen meer worden gebouwd. Als nu niets wordt gedaan, is in 2040 het overgrote deel van de schepen verdwenen en daarmee het vervoer over kanalen en binnenwateren. Kortom: wees zuinig op de oude schepen en voorkom sloop. Dat kan door een waarborgfonds op te richten dat ervoor zorgt dat kleine schepen na faillissement weer worden gebruikt en zo in de vaart blijven. Het kan startende ondernemers op een klein schip garanderen dat het fonds dit schip koopt als de ondernemer stopt of wil veranderen. Een tweede oplossingrichting die eventueel kan samenhangen met het waarborgfonds, is de opzet van een herwaarderingprogramma voor kleine schepen. Ook hierbij is sprake van een opkoopregeling waarbij schepen die uit de markt dreigen te verdwijnen minimaal een jaar – wat mij betreft liefst langer – worden gereserveerd voor een herintredende of nieuw intredende ondernemer. Deze twee regelingen lenen zich goed om gebruikt te worden in combinatie met een vervroegde pensioenregeling voor oudere schippers. Help een oudere schipper door hem of haar eerder met pensioen te laten gaan en garandeer een goede prijs voor het schip door gebruik te maken van het waarborgfonds. Dit voorkomt bijzonder veel leed en zorgt ervoor dat schippers iets overhouden na een levenlang varen en een levenlang sparen van geld dat in hun schip is gestoken. Ik krijg graag een reactie op deze drie voorstellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Op de agenda van vandaag staan verschillende technische brieven die de binnenvaart aangaan. Ik noem de

Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS) en de overgangsbepalingen. Ik kan door kort over zijn: wij gaan daar niet voor liggen, want veel belangrijker vandaag is het debat over de vraag hoe de binnenvaartsector sterker uit crisis kan komen.

De crisis in de binnenvaart kent grof gezegd twee hoofdoorzaken. De eerste is de wereldwijde economische crisis. Nederland met zijn open economie wordt in dit geval extra getroffen omdat ons land nu eenmaal zijn boterham voor een behoorlijk deel verdient met de im- en export. De tweede hoofdoorzaak is de forse overcapaciteit die de afgelopen jaren is gecreëerd met het oog op nog meer groei, maar ook op speculatie. Op verzoek van de binnenvaartsector heeft NEA Transportonderzoek en -opleiding hier onderzoek naar gedaan. Hieruit blijkt dat bij een normale economische ontwikkeling vanaf 2015, pas rond 2014, 2015 het ladingaanbod van 2008 weer wordt bereikt. Dat betekent een langdurig voortduren van de huidige onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod. Op termijn hebben wij de overcapaciteit wel degelijk nodig. Het CDA vindt dat dit uitgangspunt moet zijn bij de maatregelen die wij eventueel moeten en kunnen treffen.

De Nederlandse steun voor de binnenvaart heeft zich tot op heden gericht op het gebied van de infrastructuur, het verruimen van kredieten en het ondersteunen van initiatieven die ontstaan zijn uit het crisisberaad. Ik stel vast dat andere Europese landen tot op heden niet vooruitstrevender zijn geweest. Bijvoorbeeld het aanmelden van de crisis – wat dat ook met zich mee moge brengen, niemand weet dat precies – vindt alleen gehoor bij de Nederlandse regering. Wij kunnen wel ongelofelijk hard eisen dat de staatssecretaris zich moet spoeden naar Brussel voor aanmelding, maar tot op heden staat zij met lege handen als andere landen haar niet steunen. Wij moeten daar dus de staatssecretaris niet op aanspreken, maar de andere landen. Aanspreken en overtuigen is volgens mij ook de inzet van de staatssecretaris en die begrijpen en ondersteunen wij. Datzelfde geldt voor het Europese reservefonds: in onze ogen is het veel belangrijker om daar onze pijlen op te richten. Het CDA wil deze gelden graag inzetten voor de huidige nood, maar ook hier geldt: steun van andere EU-landen en -partijen is nodig. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij de kansen op deze dossiers inschat en welke mogelijkheden in haar bereik liggen om zowel de aanmelding van de crisis als het aanspreken van de reservefondsen te bewerkstelligen?

Gisteren bereikte ons goed nieuws. De grote binnenvaartalliantie die door deze crisis is ontstaan, maakt haar plannen voor marktherstel in deze periode van crisis bekend. Mijn fractie heeft het crisisberaad altijd gesteund; ik denk aan het gezamenlijk amendement met de SGP voor financiële steun. Vandaag spreekt de CDA-fractie haar steun uit voor de voortgang van deze alliantie van binnenvaartondernemers. Niet eerder werkte de sector zo samen. Wat je daar ook van vindt: het is een opsteker voor de sector en verdient alle lof en de inzet van dit kabinet. De plannen zijn in een vergevorderd stadium en worden nog getoetst op haalbaarheid en betaalbaarheid. Ook de NMa zal haar oordeel nog moeten geven. Dat is heel goed, heel realistisch. Het CDA vindt die toetsing een voorwaarde voor vervolgstappen, maar dat neemt niet weg dat het voorstander is van nadere uitwerking van deze plannen. Het crisisberaad gaat ervan uit dat de banken een deel van de oplegkosten voor hun rekening zullen nemen en dat de sector het andere deel vanaf 2015 door middel van oplegpremies, al dan niet wettelijk, zal terugbetalen. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris op de plannen die nu bekend zijn. 1. Kan de staatssecretaris garanderen dat ook voor 2010 vanuit haar ministerie een vervolgsubsidie wordt toegekend aan het crisisberaad? 2. Is er bij het kabinet de bereidheid om na te gaan of van de zijde van het Rijk een borgstelling of voorfinanciering voor de uitvoering van de regeling mogelijk is? Mijn fractie is er een voorstander van om dit te onderzoeken en om te bekijken in hoeverre de overheid financiële steun in de vorm van garanties kan

geven. 3. Is de staatssecretaris bereid om na te gaan of het mogelijk is binnen de kaders van de Europese richtlijn 169/2009 als crisismaatregel de vorming van samenwerkingsverbanden of schepenpooles tot 500 000 ton te stimuleren? 4. Is zij bereid om in samenspraak met haar collega's van de ministeries van Financiën en van Economische Zaken (EZ) na te gaan hoe een opleggregeling fiscaal opgezet moet worden? Kan zij bewerkstelligen dat in het kader van de aanmelding van de crisis in Europa wordt nagegaan of de sloopfondsen voor dit doel kunnen worden aangewend? Ik ga graag in op het onderzoek van de SP dat ik met waardering en interesse heb gelezen. Het is een bevestigend maar daarmee niet onbelangrijk onderzoek. Ik constateer dat er veel zaken instaan die al binnen het kabinetsbeleid passen en dat er elementen in zichtbaar worden die voortkomen uit het crisisberaad. Dat is niet bij alles zo; met name de voorgestelde bodemtarieven wijken af van de bestaande plannen. Het CDA gelooft in een vrijere markt met spelregels, maar heeft absoluut begrip voor de ondernemers die vooral in deze periode graag bodemtarieven willen. Juist nu klinken bodemtarieven erg verleidelijk; je zult maar voor 80% onder de marktprijs moeten varen. Er kleven echter ook nadelen aan dit voorstel: minimumtarieven lossen de kern van het huidige probleem, de overcapaciteit, niet op. Sterker nog: het kan de problemen voor schippers nog groter maken omdat verladers hun heil gaan zoeken bij andere modaliteiten. Toch vind ik dat dit signaal uit de binnenvaartsector niet zomaar genegeerd mag worden. Daarom ben ik voorstander van een onderzoek naar de juridische mogelijkheid van minimumtarieven en welke oplossing deze bieden voor de crisis of een deel daarvan. Niemand is erbij gebaat als deze variant boven de markt blijft hangen zonder dat wij weten of deze wel of niet kan en wel of niet zinvol is. Hoewel wij er op voorhand grote vraagtekens bij hebben, willen wij samen met de SP bezien of wij dit kunnen laten onderzoeken.

Ik spreek alvast mijn steun uit voor de opmerking die de SGP gaat maken over het afvalvervoer. Nu denkt men: hoe kan dat? Ik moet mijn zorg uitspreken over het lekken binnen de SGP, want haar inbreng kon ik gisteren al integraal in de media lezen. Daarom kan ik deze opmerking maken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik zal een onderzoek instellen naar het lek.

De heer **De Rouwe** (CDA): U bent een zeer betrouwbare partij, maar hier is iets misgegaan.

Voorzitter. Wat is de stand van zaken met het kleine schip? De staatssecretaris heeft zich daar in het verleden hard voor gemaakt en heeft toegezegd met de sector te bekijken wat er gedaan kan worden. Ik verwijs hierbij naar de beleidsbrief die de Kamer heeft vastgesteld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het gaat vandaag natuurlijk vooral over de crisis in de binnenvaart. Wij hebben in alle stukken gelezen dat die er niet om liegt. Het treft veel schippers en vooral ook de kleine schippers. Dit kwam ook heel goed naar voren uit de enquête van de SP. Mijn complimenten aan de heer Roemer voor zijn werk.

Wat betreft de aanpak van de crisis hebben wij gisteren een eerste opzet van een opleggregeling van het crisisberaad mogen ontvangen. Het gaat in onze ogen de goede kant op, maar er moet toch wel haast gemaakt worden. Ik weet dat men zich daar heel erg bewust van is, maar ondertussen duurt de crisis al weer een hele tijd. Wanneer meldt de staatssecretaris de crisis aan in Europa? Er wordt in de opleggregeling ook rekening gehouden met een bepaalde rijksbijdrage of voorfinanciering. Zijn daarover al afspraken gemaakt en is er geld gereserveerd? De eerste brief van de Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) tegen de opleggregeling is al weer binnen. Wat wil de staatssecretaris nou tegen deze verladersorganisatie

zeggen? Wellicht kan zij dan straks in Europa dezelfde argumenten gebruiken tegen de Duitsers die de crisis niet willen aanmelden. De PvdA schaart zich uitdrukkelijk achter twee aanbevelingen uit het SP-verslag, namelijk aanbevelingen 9 en 10. In het algemeen wint de binnenvaart geen terrein op het spoor en het vervoer op de weg. Ziet de staatssecretaris nog meer mogelijkheden om de binnenvaart te stimuleren? Wij zien geen enkele vooruitgang en misschien zelfs wat achteruitgang. Met name de kleine schepen verdwijnen en dit zorgt voor minder bereikbaarheid over het water. Wat zijn de stimuleringsmogelijkheden? De heer Roemer heeft al een paar suggesties gedaan.

Het is goed dat de hardheidsclausule nu beter is uitgewerkt. Wij worden graag op de hoogte gehouden van het verdere verloop van deze regeling en ook van het verloop van de bespreking die de staatssecretaris heeft op 26 november 2009. Het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) vindt dat er in het Nationaal Waterplan te weinig aandacht is voor de positie van de binnenvaart. Kan de staatssecretaris daarop reageren?

Ten slotte heb ik een bureaucratisch niemendalletje dat voor de betrokkenen evenwel een bron van frustratie is. Het museumbolschip De Volharding vaart al ruim twintig jaar met een uniek opduwertje op het Termunterzijldiep. Het is een onderdeel van de stichting museumgemaal De Hoogte en voldoet aan alle strenge en uitzonderlijk kostbare veiligheids-eisen. In de loop der jaren hebben de vrijwilligers en het bestuur zich grote inspanningen getroost om nieuwe schippers de benodigde papieren te laten halen, onder andere het groot vaarbewijs en aanvullende veiligheids-certificaten. In principe zijn er in deze streek van zeevaarders voldoende opvolgers die beschikken over het bewijs voor de binnenvaart of die dat wel willen halen. Zelfs zijn er stuurlieden van de grote vaart met deze papieren en jaren ervaring beschikbaar. Nu dreigt het echter stuk te lopen op het feit dat door de ministeriële vervoersvoorschriften de onmogelijke eis wordt gesteld dat iemand die over alle papieren beschikt ook nog eens minimaal een halfjaar daadwerkelijk ervaring moet opdoen in de beroepsvaart op de schaarse wateren in Nederland die behoren tot het Rijnvaartcircuit. Vrijstellingen worden onder geen enkele voorwaarde verstrekt. Dit is een schip dat 30 à 40 passagiers vervoert en nooit ofte nimmer ergens anders vaart dan op het Termunterzijldiep tussen Scheemda en Termunten. Daar komt geen enkel ander beroepsvaartschip en kunnen amateurs met een groot vaarbewijs ongestoord hun gang gaan. Het bestuur heeft alle formele wegen al bewandeld. De knop moet ergens worden omgezet en ik vraag aan de staatssecretaris of zij dat wil doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik steun dat laatste, maar ik wil nog even terug naar de crisis in de binnenvaart. Ik heb het idee dat u wat snel langs de voorstellen van gisteren bent gegaan. Wilt u nog eens aangeven hoe de PvdA staat tegenover de voorstellen van het crisisberaad, of zij de aanbevelingen ondersteunt en met ons vindt dat het kabinet hiermee aan het werk kan, ook om te kijken of er kredieten mogelijk zijn?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht dat ik heel duidelijk was geweest. Ik zei dat ik blij verrast was en dat wij op de goede weg zitten. U hebt niet gehoord dat ik tegen uw voorstellen ben. Ik verwacht dat wij nu grote stappen voorwaarts gaan maken en ik ben benieuwd naar de antwoorden van de staatssecretaris.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij spreken terecht over de crisis in de binnenvaart, maar in feite is er een crisis in de transportsector. Ook met de familiebedrijven die over de weg vervoeren, gaat het slecht. Het crisisberaad Binnenvaart is hard aan het werk: concrete gegevens worden verzameld en een aanbeveling voor de Europese Commissie kan onderbouwd worden door wat het beraad aandraagt. Er ligt een concreet voor-

stel voor een tijdelijke reductie van de capaciteit, de zogenaamde oplegging, dat nog nader moet worden uitgewerkt. Gisteren hebben wij al een en ander kunnen zien en ik begrijp dat over enkele weken het voorstel er ligt, compleet met alle onderbouwing. Het is goed dat de sector zelf aan het werk is, maar wij willen toetsen of het voorstel de problemen in de sector oplost en of het aan de normale eisen van het economisch verkeer voldoet. Dat laatste moet wel, want anders gaan mensen klagen bij de NMa of de Europese Commissie. Dat moeten wij voor zijn. Kan de staatssecretaris niet bij voorbaat overleg hebben met de NMa? Kan zij niet zeggen: kijk ernaar en geef op heel korte termijn een reactie? Dan hoeven wij niet te wachten en het aan het toeval over te laten. Wij vinden dat de regering actiever kan zijn. Het is terecht dat de staatssecretaris wacht op de sector met dit onderdeel, maar wij willen weten of er in de richting van Europa al acties worden ondernomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is terecht dat u refereert aan de NMa. Volgens mij heeft de sector ook aangegeven dat hij op dit moment hiermee overlegt. Ik wil een stap verdergaan. Stel dat de NMa aangeeft dat er mogelijkheid is voor deze oplegging, bijvoorbeeld door een uitzondering op basis van de mededingingswet? Staat u er dan met het CDA positief tegenover? Het zal dan waarschijnlijk een uitzondering worden, waar overigens ook in de wetgeving ruimte voor is. Kunt u al zover gaan?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij vinden het oordeel van de NMa heel belangrijk. We hebben niet voor niets zo'n onafhankelijke autoriteit in het leven geroepen. Er zullen altijd allerlei tegenstrijdige meningen zijn, ook van bedrijven. Als de een voor is, is de ander tegen. Dat zien wij nu binnen 24 uur al. Laten wij daarom proberen de feiten zo goed mogelijk op een rij te krijgen en laat de NMa, en straks misschien de Europese Commissie, een oordeel geven. Wij vinden het op zich gezond als er wat wordt gedaan aan de overcapaciteit die zorgt voor een moordende concurrentie waarbij niemand meer de kost kan verdienen. Wij vinden het ongezond als er een systeem komt waarbij de bewuste capaciteit zo wordt beperkt dat je de prijzen een beetje leuk kunt opvoeren. Dat kan niet de bedoeling zijn. In dit soort uitzonderlijke toestanden zit je altijd in deze spagaat en het is heel goed dat de NMa dan een objectieve mening geeft.

Voorzitter. Ik heb enkele vragen aan de staatssecretaris. Is met de Europese Commissie besproken dat wij waarschijnlijk de crisis gaan aanmelden? Is er bekend hoe de Europese Commissie daarop gaat reageren? Is er bekend of de buurlanden die de crisis niet aanmelden zich gaan verzetten of vinden ze dat er wel een uitzondering gemaakt kan worden als er in Nederland een crisis is? Is er in de regering een eerste mening over de opzet en de hoofdlijnen van de voorgestelde oplegging, het model voor capaciteitsbeheersing voor droge lading en containerschepen?

Ik heb altijd waardering voor collega's die initiatief nemen en extra werk doen. Een aantal van de voorstellen van de SP-nota zie je ook terug in de voorstellen van het crisisberaad. De VVD vindt sommige voorstellen niet goed en onwenselijk, zoals het beperken van de marktwerking en het onmogelijk maken van echt ondernemerschap. Ook een soort centraal geleid systeem met verplichte vroege pensionering vinden wij niks – dat zorgt voor verplichte armoede – net zomin als een verdeelsysteem waarbij harder of beter werken niet loont omdat je allemaal een keer aan de beurt komt. De keuze om een bepaalde schipper, een bepaald bedrijf of een bepaald ondernemersgezin in te schakelen, moet mogelijk blijven. Gelijkschakelen is goed, maar wij voelen niets voor gelijk verdelen. Het klinkt mooi om voor nieuwe schepen geen garantie verlenen – ik begrijp de gedachte, want overcapaciteit is afschuwelijk – maar aan de andere kant kunnen wij niet zeggen dat het luik voor de normale regelingen dichtgaat

omdat andere ondernemers het vervelend vinden als iemand vernieuwt met een nieuw schip, wil starten of zijn oude schip wil vernieuwen en daar mogelijkheden toe ziet. De VVD vindt die voorstellen ouderwets en de dood voor het ondernemerschap.

De heer **Roemer** (SP): Ik ga niet op alle punten van de heer Aptroot in, want de meeste kan ik met twee vingers in de neus weerleggen. Hij slaat de plank bijvoorbeeld mis bij de staatsgarantiestelling. Hier had ik het duidelijk over toekomstige nieuwe schepen en niet over vernieuwing van schepen of het kopen van tweedehandsschepen, want dat is nu juist vaak de oplossing voor veel beginnende ondernemers. Daar wil ik het dus niet weghalen. Graag goed lezen wat er staat.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat heb ik gelezen, maar het is toch wel gek dat je ondernemers verbiedt toe te treden tot de markt omdat dat voor andere ondernemers prettig is en zij bescherming nodig hebben. Dat vind ik een heel moeilijk punt. Heel veel branches zouden dat willen, maar ik vind dat principieel onjuist. Ik begrijp de achtergrond, maar het is mijn mening dat je niet moet regelen dat in bepaalde branches geen toetreding mogelijk is. Het is haast wat de medisch specialisten hebben gecreëerd. De nood is bij hen weliswaar niet zo hoog als in deze branche, maar ik wil niet dat het in de toekomst zo wordt dat een bepaalde beroepsgroep nieuwkomers buiten de deur kan houden.

De heer **Roemer** (SP): Op het moment dat gezinsbedrijven failliet gaan, gaat het schip niet weg. Je houdt dan altijd die overcapaciteit en dat maakt het anders dan in andere sectoren. Daarom heeft deze sector heel gerichte maatregelen nodig, sommige tijdelijk van aard, om de crisis zo op te vangen dat er geen onherstelbare schade is. Dat geldt voor veel van onze voorstellen die wij gedaan hebben. Als die overcapaciteit blijft, gaat 25% van alle gezinsbedrijven en de gezinnen naar de knoppen en niet de boot. Daarnaast verdwijnen de kleinere schepen uit de markt als je niets doet en blijven er te weinig over voor de kanalen en de binnenwateren. Hierdoor verdwijnt de hele sector en komt hij nooit meer terug, want er worden geen nieuwe kleine schepen gebouwd. Herkent mijnheer Aptroot dit en wil hij nou eens overwegen dat deze sector anders is?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik erken dat dit allemaal op zich legitieme argumenten zijn. Maar de agrarische sector zou ook graag willen dat er geen nieuwkomers zijn. Daar is ook sprake van overproductie en slechte melkprijzen. Als er morgen een nieuwe enthousiaste ondernemer is die land koopt en er 150 koeien opzet omdat hij denkt dat hij in deze tijd wel de kost kan verdienen, wil ik niet graag dat in de Nederlandse overheid zegt dat dit voor de sector niet goed is en die ondernemer uitsluit. Dat is een liberaal standpunt: je moet mensen een kans geven en niet de systemen voor buitenstaanders sluiten.

Voorzitter. Laat ik tot slot eens complimenteus zijn naar de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) en de staatssecretaris. Ik vind het heel positief dat er op hoofdlijnen overeenstemming is over de onderhandelingsinzet van de Nederlandse delegatie binnen de CCR. Ik vind het goed dat de staatssecretaris met de branche overeenstemming heeft over de overgangsregelingen en een bepaald investeringsbedrag. Ik zou zeggen: stevig onderhandelen. Ik wens haar en anderen daar veel succes bij en ik hoop dat het lukt. Ik ben blij dat het probleem met betrekking tot doofheid aan één oor in relatie tot het klein vaarbewijs wordt aangepakt. Ik geloof dat collega De Rouwe dat punt heeft opgebracht. Ik ben blij dat het waarschijnlijk kan worden opgelost, ook al is het maar voor een paar mensen belangrijk.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De crisis slaat ongemeen hard toe in de binnenvaart. Andere sprekers hebben dit al aangegeven en het blijkt ook uit het rapport van de SP. Enige maanden geleden hebben wij hier ook tijdens een AO over gesproken. Er is op dit moment sprake van een grote overcapaciteit terwijl er ook nog heel veel scheepsruimte in de pijplijn zit. Tijdens het vorige AO is door verschillende fracties bepleit om tot adequate maatregelen te komen. Is er in de tussenliggende tijd voldoende gebeurd? Ik ben daarover niet zo gerust. Nog steeds is de crisis niet aangemeld bij de Europese Commissie. Hoe komt dat? Licht dat vooral aan het gebrek aan medewerking van andere Europese landen? Hoe ontwikkelt zich die steun? Kan de staatssecretaris aangegeven wat de consequenties zijn van de aanmelding? Je hoort wel vaak dat wij moeten aanmelden, maar welke nadelen kan dit hebben? Lopen wij daarmee het risico dat wij in een richtlijn worden geperst met alle nadelen en inflexibiliteit van dien?

Inmiddels is er een zogenaamde opleggregeling gepresenteerd door het crisisberaad Binnenvaart. Het lijkt ons een kansrijk plan, maar ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris daarop en natuurlijk niet alleen op de opleggregeling, maar ook op de flankerende maatregelen die hiermee verbonden zijn. Is het plan volledig NMa-proof? De uitvoering van de opleggregeling kost het nodige: ongeveer 150 mln. verspreid over vijf jaar. Dit zal betaald moeten worden door de sector, de banken, de zeehavens en de overheid. Kan de staatssecretaris zich vinden in de voorgestelde verdeling van de kosten? Is het ministerie bereid tot voorfinanciering of een soort van garantiestelling voor de genoemde 150 mln. De sector zou daarmee erg geholpen zijn, terwijl het geen staatssteun vormt. Daarnaast is er ook nog de financiering van de nadere uitwerking van dit oplegplan. Middels een amendement is daar een bedrag voor beschikbaar gekomen – collega De Rouwe wees daar al op – maar er is aanvullend geld nodig voor de verdere uitwerking. Staat de staatssecretaris daar ook positief tegenover?

De CCR-richtlijnen leiden voor de binnenvaartsector in bepaalde gevallen tot peperdure investeringen. Hoe wordt omgesprongen met de bijbehorende overgangsbepalingen en de hardheidsclausule? Ik begrijp dat er thans een regeling ligt waarin de sector zich goed kan vinden. Collega Aptroot complimenteerde net de ASV, maar ik dacht dat juist bij die groepering nog geen onverdeeld enthousiasme is over de uitkomsten van de CCR. Wellicht kan de staatssecretaris nader aangeven wat het draagvlak in de sector is. Zijn wij voorlopig rond met de manier waarop de hardheidsclausule wordt toegepast en hoe er wordt omgesprongen met de overgangsbepalingen? Nogmaals: wij zijn blij met wat er ligt, maar zijn wij daar nu echt mee geholpen voor de komende tijd of zitten er bepaalde adders onder het gras waar nog een oplossing voor gevonden moet worden?

Ik keek net nog even in de staatjes. In de rapportage van de opleggregeling zie je de capaciteit de komende jaren toenemen omdat er nog tientallen nieuwe schepen in de maak zijn. Wij zien dit onafwendbaar op ons afkomen en het maakt de problemen alleen maar erger. Eerlijk gezegd weet ik ze niet, maar zijn er nog verdere maatregelen die wij kunnen overwegen en kunnen zoeken om dat om te buigen?

Ik wil nog de vinger leggen op een concreet knelpunt: het afvalvervoer. Ik dank collega De Rouwe voor zijn steun op voorhand, dat geeft mij de gelegenheid om dat punt nog gauw wat uit te breiden. Binnenvaartorganisaties vrezen dat afvalvervoer over water welhaast onmogelijk gaat worden. Men moet een specifiek certificaat hebben dat geregeld verlengd moet worden. Een van de eisen van zo'n certificaat is kredietwaardigheid. Dat is in de recessie een lastige kwestie. Hoe kan dit opgelost worden zodat de binnenvaart dit vervoer niet kwijtraakt? Als ik me er weer eens in verdiep, sta ik versteld van de rompslomp en de kosten die gepaard gaan met de verlening van zo'n certificaat. Het is verschrikkelijk, hoor ik ook

hier om mij heen zeggen. De verlenging heeft nauwelijks meerwaarde en elk afvaltransport moet bovendien nog worden gemeld en vergezeld van allerlei begeleidingsdocumenten. Kan dit niet anders: minder omslachtig en goedkoper? Kan de staatssecretaris dat goed bekijken en er desnoods schriftelijk op terugkomen? Ik kan mij voorstellen dat het hele proces moet worden bekeken om te bekijken of het eenvoudiger en simpeler kan. Met veel belangstelling en waardering heb ik kennis genomen van het rapport van de SP. Ik had het al in zwart-wit gelezen, maar in kleur en met mooie foto's is het nog indrukwekkender. De staatssecretaris heeft in haar reactie gezegd dat veel aanbevelingen die in het rapport staan al deel uitmaken van het beleid, maar het is prima dat onderstreept wordt dat die punten van groot belang zijn. Ik zeg het collega Roefs graag na dat het stimuleren van de modelshift voor de binnenvaart een explicietere doelstelling kan zijn. Zeker in vorige perioden kwam het wat moeilijk uit de mond van bewindslieden dat zij een modelshift voor de binnenvaart wilden bewerkstelligen. Een heldere stellingname van de staatssecretaris daarover is welkom.

In de interruptie hadden wij het al even over de bodemtarieven. Ik vind wat collega De Rouwe voorstelt prima: laten wij dit punt eens even heel goed uitzoeken. Ik heb tot nu toe begrepen dat het onhaalbaar is, maar als er wel mogelijkheden zijn, laat dat dan juridisch uitgezocht worden en helder zijn. Dan kunnen wij de juridische overweging scheiden van de meer beleidsmatige overweging of je het wel wilt, zoals de heer Aptroot aangaf. De juridische en beleidsmatige zaken moeten niet vermengd worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De crisis treft de binnenvaartsector ongelofelijk hard. Meer dan de helft van de schippers van de schippers dreigt kopje-onder te gaan, dat is een horrorscenario. Terwijl wij in de toekomst de binnenvaart hard nodig zullen hebben voor een duurzaam goederentransport dreigt de sector in elkaar te storten. Vroegen wij bij de laatste begroting nog aandacht voor de toekomst van het kleine binnenvaartschip middels een amendement, nu staat de hele sector onder grote druk. Het gevolg van de crisis kan zijn dat de kleine schepen nog sneller verdwijnen. Daarom vraag ik de staatssecretaris hoe het staat met het actieplan voor het kleine schip. De zorg voor de sector spreekt ook uit de notitie van collega Roemer «De schipper aan het woord.» Ik heb de notitie met veel belangstelling gelezen. Een compliment voor dit werk en ik sluit graag aan bij de vragen die gesteld zijn over aanbeveling 9 over de modelshift. Daar hebben wij hier al vaak over gesproken.

Door de lage vrachtprijzen verkeert op dit moment zeker 60% van de binnenvaartbedrijven in betalingsproblemen. Voorkomen moet worden dat zoveel mensen de sector verlaten dat wij straks na de crisis helemaal geen vloot meer hebben. Wij hebben hier veelal te maken met gezinsbedrijven die in grote problemen komen omdat zij hun kredietverstrekkers niet meer kunnen betalen. De positie van Nederland is bijzonder gezien het zeer grote aandeel in de totale Europese vloot. De staatssecretaris probeert op Europees niveau steun te krijgen voor een crisisaanpak. Opvallend daarbij is dat iedereen erkent dat de omvang van de crisis zeer serieus is, maar dat een land als Duitsland niet vindt dat deze crisis valt onder de criteria voor aanmelding bij de Europese Commissie. Is er inmiddels vooruitgang bereikt in de gesprekken met Duitsland?

Er wordt door de sector hard gewerkt aan een oplegging. Een eerste concept is gisteren door het crisisberaad gepresenteerd. Kan de staatssecretaris daar al een eerste reactie op geven? Het crisisberaad is financieel ondersteund. Ziet de staatssecretaris voor het vervolg mogelijkheden om dit goede initiatief te steunen? Ik ondersteun collega De Rouwe die daarnaar vroeg. Het crisisberaad vraagt naast financiële ondersteuning van zijn werk of het Rijk voor de oplegging een borgstelling kan afgeven. Ik kan nog niet overzien of wij daar ja of nee op moeten zeggen. Duidelijk is

dat de banken in dit alles een grote rol dienen te spelen. Zij dreigen immers, naast de schippersgezinnen, bij een faillissement het schip in te gaan. Het is dus in hun belang om nu over de brug te komen; ze zitten nota bene met ruim 4 mld. in de sector. Heeft de staatssecretaris daarover contact met de banken? Is het mogelijk om in het kader van de aanmelding van de crisis in Europa na te gaan of de sloopfondsen voor dit doel aangewend kunnen worden? Is de staatssecretaris bereid om samen met de branche samenwerkingsverbanden tot 500 000 ton te verkennen? Wanneer kan zij daarover meer melden?

Er wordt al jaren gepraat over de CCR-eisen, de nieuwe technische eisen voor de binnenvaartschepen, en hoe daarbij moet worden omgegaan met de bestaande vloot. Ook voor de ChristenUnie staat veiligheid voorop en daarom is er begrip voor het stellen van een einddatum dat schepen aan de technische eisen moeten voldoen. Als ik echter kijk naar de omvang van het aandeel van de vloot dat nog dateert van voor 1995, vraag ik mij af – de crisis is daar nog bijgekomen – of de deadline van 2019 voor sommige schepen toch niet te vroeg komt. Er wordt gesproken over een economische levensduur van schepen van meer dan 30 jaar, maar een aanmerkelijk deel van de schepen is nog veel ouder. Ik begrijp dat er inmiddels op hoofdlijnen overeenstemming is tussen de sector en het ministerie over de nieuwe benadering van de CCR. Ik vind de inzet van de staatssecretaris voor een tijdelijke versoepeling van twee jaar van de hardheidsclausule ten aanzien van de technische eisen positief. Wanneer is deze definitief duidelijk? Hoe breed is het draagvlak voor de technische eisen op dit punt in de sector? Ik ontvang daarover verschillende signalen. Hoe zit het met de bewijslast voor de schipper om aan te tonen dat de investeringskosten te hoog zijn? Wordt hier alleen naar de kosten per schip gekeken of wordt ook gekeken naar de financiële situatie van de schipper zelf? Ik pleit ervoor om een dergelijk onderzoek te beperken tot de economische kosten en opbrengsten voor de schepen. Van belang is vooral dat de binnenvaart zekerheid krijgt. De sector wil voor de langere termijn een limiet op de verplichte investeringen zodat een schipper weet of hij met zijn schip ook in de toekomst kan blijven varen. Ik heb vernomen dat de regering moeite heeft met een generieke benadering op dit punt en dat daarom onderzoek zal worden gedaan. Wanneer is dat onderzoek klaar zodat de schippers duidelijkheid krijgen? Volgens de ChristenUnie moeten de criteria zo eenvoudig mogelijk worden en is het van belang dat daarover goed met de schippers wordt gecommuniceerd. De ChristenUnie is blij met de ontwikkeling van het Seine-Nordkanaal. Wanneer vindt definitieve besluitvorming in Frankrijk plaats? Tot slot: als het slecht gaat, willen wij natuurlijk allemaal gegarandeerde bodemprijzen. Dit geldt niet alleen voor de binnenvaart, maar ook voor het wegtransport en de melkveehouders. Bodemprijzen zijn echter moeilijk te vormen met de vrije prijsvorming. Gisteren kregen wij daarover nog een bericht van de EVO waarin staat dat zij het wel prima vindt. De toon van die brief stond mij echt niet aan, want de EVO gaat daarmee voorbij aan de zorgen die er zijn in de sector over de overlevingskansen en het voortbestaan. Kan de staatssecretaris reageren op die bodemprijzen en de voorstellen die door collega's zijn gedaan om te kijken of daar onderzoek naar gedaan kan worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Veel van de leden hebben het al gezegd en het is goed om het nog eens uit te spreken: de crisis treft de binnenvaart buitengewoon hard. In andere sectoren vertrekken misschien de zwakkere bedrijven en blijven de sterkere over, maar door de situatie in de binnenvaart en doordat de schepen vaak tot 100% verhy-pothekeerd zijn, lopen wij de kans dat de hele sector verdwijnt. Dat is echt een horrorscenario en dat is de reden waarom mijn ministerie al vanaf februari jl., toen de omvang duidelijk werd, hard aan het werk is om samen met de binnenvaartbranche te komen tot goede maatregelen om

dit zo goed mogelijk op te vangen. Ik heb in het vorige AO gemeld dat ik buitengewoon blij was met de actie die door de branche zelf is genomen. Waar zie je nu dat mensen die concurrent van elkaar zijn zeggen dat zij elkaar in deze situatie vasthouden en een plan maken dat gebaseerd is op solidariteit, een plan waardoor zij die te grote capaciteit in de markt stilleggen en ervoor zorgen dat tegen de tijd dat de crisis voorbij is er voldoende binnenvaart over is om full swing aan te pakken? Wij moeten niet uit het oog verliezen dat er op de heel lange termijn heel veel werk is voor de binnenvaart, maar dat de korte termijn, de crisis, buitengewoon ernstig is. Nogmaals: dat was voor mij de reden om met mijn ministerie voluit steun te geven aan de plannen binnen de sector. Gisteren zijn mij de eerste contouren van dat plan aangeboden. Ik ben daar positief over. Het is echter wel zo dat – sommige Kamerleden gaven dat al aan – het plan aan de mededingingsregels moet voldoen. De NMa moet het goedkeuren en wij moeten kijken of dat wat van de banken en de overheid gevraagd wordt mogelijk is en op wat voor manier dat kan. Sommigen bepleiten in de krant om de NMa maar af te schaffen. Ik dacht dat de fractieleider van de heer Roemer dat heeft gezegd. Dat klinkt goed, maar dat is natuurlijk geen oplossing voor binnenvaart.

De **voorzitter**: Dit is natuurlijk uitlokking. Voordat de heer Roemer reageert, stel ik voor dat wij de interrupties in de termijn van de staatssecretaris beperken tot drie, zodat wij nog tijd overhouden voor een tweede termijn.

De heer **Roemer** (SP): Dit is geen interruptie maar een uitlokking en ik stel voor dat die niet mee wordt geteld.

De **voorzitter**: Nou vooruit.

De heer **Roemer** (SP): Als de staatssecretaris erbij was geweest, had zij gemerkt dat het met een gekscherend karakter gezegd werd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het stelt mij buitengewoon gerust dat ik erop kan vertrouwen dat de SP inziet hoe belangrijk de mededingingsregels zijn en dat plannen NMa-proof zijn.

Voorzitter. De onderbouwing van de crisisaanmelding zal op zeer korte termijn rond zijn. Er is door sommige gevraagd wat er nu eigenlijk is gebeurd in deze maanden en of er internationaal werk is verricht. Jazeker, wij zijn buitengewoon hard aan het werk gegaan om te zorgen dat er internationaal steun komt voor de gedachte dat er een structurele crisis is in de binnenvaart. De heer Van der Staaij vroeg wat «de crisis aanmelden» betekent. Dat betekent dat wij tegen Brussel zeggen: wij denken dat er een structurele crisis is, ga dat onderzoeken. De Europese Commissie onderzoekt dan of dit inderdaad het geval is. Daarvoor is het noodzakelijk dat de buurlanden diezelfde gedachte hebben en in het overtuigen van de buurlanden is de laatste maanden heel veel energie en werk gestoken. Ik heb enkele weken geleden alle vertegenwoordigers uitgenodigd op het ministerie en met hen daarover gesproken. Het is gelukt om heel veel landen te overtuigen. Duitsland is echter niet overtuigd en steunt ons tot nu toe niet. De reden dat ik de crisis niet al twee maanden geleden heb aangemeld, is dat ik zoveel mogelijk internationale steun wilde en dat ik de aanmelding zo goed mogelijk wilde ondersteunen met cijfers en onderzoeken, wetende dat sommige landen waaronder Duitsland sceptisch zijn. Daar gaat wat tijd mee heen. Wij zijn nu klaar en ik stel mij voor dat ik in de eerste week van november in Europa het verzoek doe om te onderzoeken of Europa het met ons eens is dat er een crisis is. Het zou natuurlijk prachtig zijn als ik dan ook het plan van de branche mee kan nemen. Het plan moet dan wel NMa-proof zijn en wij moeten meer helderheid hebben over de mogelijkheden en onmogelijkheden die het biedt. Nogmaals: er is

buitengewoon hard gewerkt om ervoor te zorgen dat wij in Europa steun krijgen voor de gedachte dat er een structurele crisis is. Als dit wordt uitgesproken, kan dit ertoe leiden dat er passende maatregelen worden genomen en dat fondsen kunnen worden gebruikt voor de binnenvaart. De heer Aptroot vroeg of de Commissie weet dat wij de crisis aan gaan melden. Ja, die is daarvan op de hoogte. De heer De Rouwe sprak over de kansen voor het Europees succes, het aanmelden van de crisis en het benutten van het sloopfonds. Zoals ik net al zei stijgen de kansen op succes als andere binnenvaartlanden het met ons eens zijn. Een goed plan toevoegen helpt. Daar is alles aan gedaan en er is heel hard gewerkt om dat voor elkaar te krijgen. De heer Van der Staaij heeft gevraagd of er ook nadelen aan het aanmelden van de crisis zijn en of wij daar risico's mee lopen. Als de commissie vaststelt dat er een crisis is, wordt de deur geopend voor passende maatregelen en Europese fondsen. Dat is een voordeel en dat zou heel goed zijn. Als wij echter de crisis aanmelden en de Europese Commissie zegt na onderzoek dat de aanmelding onvoldoende onderbouwd is, de buurlanden het er niet mee eens zijn en vaststelt dat er geen crisis is, dan hebben wij natuurlijk helemaal niets bereikt. Vandaar de zorgvuldigheid om de crisis aan te melden op een goed getimed moment, onderbouwd met cijfers. De heer Aptroot en de heer Cramer hebben gevraagd hoe de buurlanden aankijken tegen de crisis. Duitsland is echt van mening dat de crisis een conjuncturele oorzaak heeft en dat Europa niet hoeft in te grijpen. Tot nu toe is het ons nog niet gelukt het te overtuigen van een ander standpunt. Frankrijk heeft interesse in maatregelen. België is wel kritisch, maar onze verwachting is dat het ons wel zal steunen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Natuurlijk is er een conjuncturele invloed zoals Duitsland zegt, maar wij weten allemaal dat die ontstaan is vanuit de crisis. Het is dus oorzaak en gevolg. Dan krijg je een merkwaardige kip-en-eidiscussie. Welke ruimte ziet de staatssecretaris om die te doorbreken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Duitsland heeft de definitie uit de EU-regelgeving erbij gepakt en zegt dat de crisis daar domweg niet aan voldoet. Wij hebben zoveel mogelijk cijfermateriaal verzameld voor een goede onderbouwing en doen onze uiterste best om Duitsland ervan te overtuigen dat hier echt sprake is van een structurele crisis. Het is ook mijn overtuiging dat dit zo is. Daar is nog wel wat werk aan de winkel. Voorzitter. De heer Aptroot vroeg of het inzake de oplegging die de branche heeft voorgesteld, mogelijk is om gaandeweg contact te hebben met de NMa. Dat is ook gebeurd. Er is op het departement een eerste overleg geweest tussen de NMa en het crisisberaad. Ook voor die tijd is er contact geweest om de NMa erbij te houden. De NMa geeft natuurlijk pas haar definitieve oordeel als het plan er ligt. Er wordt dus geprobeerd om de NMa zoveel mogelijk te betrekken bij het proces om gaandeweg aan haar opmerkingen tegemoet komen.

De heer **Aptroot** (VVD): Terwijl wij praten krijg ik door dat er vandaag een persbericht is van de NMa waarin zij zegt dat de mededingingswet voor iedereen geldt, ook voor de binnenvaart, en dat het al dan niet tijdelijk beperken van de concurrentie, het bieden van staatshulp of andere maatregelen niet mag. Kent de staatssecretaris dat bericht en is dat op basis van wat er gisteren is voorgesteld? Of is dit meer een algemene waarschuwing?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ken dat bericht en ook de eerste reactie van de NMa. Ik heb het zo gelezen dat de NMa niet zegt dat het onmogelijk is, maar dat zij zegt dat er het nodige werk verzet moet worden. Dat betekent dat de NMa mee wil denken met de opstellers van het plan om te komen tot iets wat zij goed kan keuren. De houding van de

NMa is meewerkend en positief, maar natuurlijk moet zij echt haar fiat kunnen geven.

Voorzitter. Mevrouw Roefs vroeg wat ik zeg tegen de EVO die kritiek heeft op de oplegging van het crisisberaad. Ik hoop echt dat wij ook de EVO kunnen overtuigen als dit plan klaar is en dat als het plan is goedgekeurd door de NMa zij inziet dat dit voor de sector een buitengewoon goede weg is om in te slaan.

De heer Cramer heeft gevraagd of ik in gesprek ben met de banken over de borgstelling of de voorfinanciering. In eerste instantie is het gesprek met de banken aan het crisisberaad, maar ik heb het toegezegd dat ik graag mijn medewerking geef daar waar de zaken stroef lopen, het crisisberaad vraagt of het ministerie enkele dingen kan verhelderen of kan verduidelijken dat het ministerie positief staat tegenover dit plan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb daar meerdere vragen over gesteld waar de staatssecretaris misschien nog op komt. Ik bespeur wel een klein verschil van inzicht: de staatssecretaris geeft aan dat het crisisberaad eerst de plannen moet uitwerken en dat zij vervolgens met het ministerie gaat kijken naar regelingen. Ik denk dat het echt beter is als zij separaat het gesprek aangaat met de collega-ministeries en de banken. Wij moeten niet op elkaar wachten. Misschien begrijp ik haar verkeerd, maar ik denk dat mijn pleidooi door heel veel van mijn collega's wordt ondersteund.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan is er inderdaad sprake van enige verwarring want ik had het alleen over de banken. Ik heb gisteren tegen de opstellers van het plan gezegd dat ik een positieve houding heb tegenover het plan en dat ik in gesprek ga met andere departementen om te zien of en hoe wij kunnen bijdragen aan dit plan. Er worden nogal wat eisen aan ons gesteld en wij moeten daar goed naar kijken. Ik denk natuurlijk het eerst aan de departementen van Financiën en Economische Zaken en met hen ga ik nu al in gesprek. Ik wacht dus niet totdat de NMa haar fiat heeft gegeven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is duidelijk. Prima. Maar voor uw eerste opmerking over de banken geldt wat ons betreft hetzelfde.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik laat graag ieder de verantwoordelijkheid die hij heeft. Het crisisberaad praat als eerste met de banken en dat houd ik ook zo. Als dit stroef loopt, het crisisberaad er niet doorheen komt en vraagt of het ministerie contact kan zoeken, dan ben ik daar zeker toe bereid.

Voorzitter. Een aantal leden heeft gesproken over de hardheidsclausule. Over de overgangsbepalingen van de CCR en de Europese Unie hebben wij al het nodige gezegd. Veel schippers die problemen voorzagen hebben geen gebruik gemaakt van de hardheidsclausule, maar hebben dit jaar gebruikt om hun certificaat te verlengen. Hierdoor hebben zij de ingangsdatum van de nieuwe eisen met zeven jaar uitgesteld. Het overgrote deel van de schippers heeft dit gedaan waardoor ze het investeringsprobleem over de crisis heen hebben getild. Ik heb inmiddels het voorstel gedaan bij de CCR voor een bijzondere toepassing van de hardheidsclausule. Het bedrijfsleven heeft daaraan meegewerkt. Het voorstel – dat heb ik ook per brief gemeld – houdt in dat de schipper die tijdens de crisisperiode zijn certificaat moet verlengen uitstel kan krijgen tot de volgende certificataronde als zijn noodzakelijke investering meer bedraagt dan € 2500. Dat is dus bovenop de mogelijkheid om nu alvast het certificaat te verlengen. Gisteren is in de CCR bekend geworden dat daar akkoord op is gegeven en dat dit 3 december 2009 geformaliseerd wordt. De heer Van der Staaij vroeg naar het draagvlak in de sector voor de overgangsbepalingen. Dat draagvlak is met de brancheorganisaties besproken. Er was grote steun

voor, maar de ASV kan zich daar niet in vinden. Sommigen van de leden hadden dat al gemeld.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zei enthousiast dat er overeenstemming was, maar dus niet met de ASV. Dat is jammer. Ik vind het een goed voorstel, mijn compliment aan de staatssecretaris blijft staan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Hartelijk dank. Dat hoor ik niet vaak van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Het kan dus wel. Ik zou zeggen: handelt u daarnaar.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wou zeggen: u kunt ze dus wel geven.

De heer **Roemer** (SP): Wat er nu afgesproken en bereikt is, zal veel schippers de komende jaren lucht geven. Ik sluit mij aan bij dat compliment. Natuurlijk blijft de vraag over de principiële aard van de eisen die opgelegd worden overeind. Wij hebben nu het probleem even niet, maar diezelfde problemen doen zich straks nog steeds voor. Ik heb het al eens eerder vergeleken met het inbouwen van een Automatic Identification System (AIS) of een airbagsysteem bij een oldtimer uit 1918. Dat past niet, dat werkt niet. Wat nu opgelegd wordt, helpt tijdelijk – waarvoor dank, ik ben blij dat die druk geholpen heeft – maar structureel blijft het voor de komende tijd een probleem. Natuurlijk moet de veiligheid nooit in het gedrang komen en voor een klein schip dat aan vernieuwing toe is moeten de CCR-regels bekeken worden. Maar eisen opleggen die niet reëel zijn ten opzichte van de waarde van het schip en die niet makkelijk zijn in te bouwen omdat het een oud schip is, moeten wij ook over zeven jaar voorkomen. Ik hoop dat de staatssecretaris die lijn principieel wil blijven vasthouden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is mijn lijn niet. Wij hebben gesproken over de aanpassingen aan de schepen en ik heb gezegd dat ik achter de afspraken sta die twintig of vijftien jaar geleden gemaakt zijn. Het zijn dus al heel oude afspraken die de veiligheid op het binnenvaartschip vergroten. Ik sta daarachter. In het kader van de crisis heb ik er echter op aangedrongen dat wij de mogelijkheid aan schippers geven om het aanpassen nog eens zeven jaar op te schuiven. Ook na die zeven jaar blijft de hardheidsclausule bestaan en ook dan is er de mogelijkheid voor een individuele schipper om een beroep te doen op de hardheidsclausule.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het jammer dat de staatssecretaris niet ingaat op mijn argumentatie. De veiligheid staat voorop, maar als er aanpassingen of onderhoud gedaan wordt bij een schip en die regels ernaast gelegd worden, dan wordt het omgedraaid en per definitie opgelegd. Ik ben geneigd dit in een motie aan de Kamer voor te leggen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Cramer heeft duidelijkheid gevraagd over de verplichte investeringen. Die kan alleen op individuele basis gegeven worden. De schipper die wil weten wat het voor zijn schip betekent en wat hij moet investeren om aan de overgangsbepalingen te voldoen en per wanneer dat moet, kan dat aan de inspectie vragen. Die geeft hem daar dan helderheid over. De schipper kan dan bekijken of hij boven de € 2500 komt en recht heeft op zeven jaar verlenging van de overgangsbepaling.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn vraag ging niet over de individuele situatie, maar over het generieke kader. Wordt er alleen naar de kosten per schip gekeken of ook naar de financiële situatie van de schipper?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er wordt gekeken naar het schip en hoeveel de investeringskosten zijn. Als dat meer is dan € 2500 mag je dat zeven jaar verlengen, is het minder dan niet. Nogmaals: schippers die opgelet hebben, hebben dit jaar al hun certificaat verlengd en zijn zeven jaar verder.

Voorzitter. Van veel kanten zijn er complimenten gegeven voor het rapport van de SP over de binnenvaart. Het bevat een heel aantal aanbevelingen. Ook ik complimenteer de SP. Ik voel in het rapport een betrokkenheid bij de binnenvaart die ik van harte ondersteun. Het is goed als wij met elkaar bezien hoe serieus de situatie in de binnenvaart is, goed bekijken welke maatregelen de binnenvaart er deze jaren door kunnen helpen en ervoor te zorgen dat de Nederlandse binnenvaart er in 2014 – wij hopen dat het dan beter gaat en er weer een enorme boost komt aan te vervoeren goederen – nog goed geëquipeerd voorstaat. Dat is mijn doel en ook dat van de heer Roemer en zijn partij. Veel van zijn aanbevelingen sluiten aan op mijn beleid; ik ben daar in de brief op ingegaan.

Het onderwerp van de bodemprijzen blijft nog staan. De heer Roemer zegt dat veel van de respondenten van zijn enquête voorstander zijn van bodemprijzen. Anderen zeiden al dat in een tijd waarin men de prijzen zo ongelofelijk ziet kelderen en men zelfs onder de kostprijs moet gaan varen, de gedachte aan een bodemprijs aantrekkelijk wordt. Tegelijkertijd is het zo dat de EU-regelgeving volgens mijn informatie uitsluit dat wij met bodemprijzen gaan werken. Nu hoor ik de heer Roemer zeggen – hij heeft het op anderhalf A4'tje – dat er mogelijkheden zijn om toch met bodemprijzen te werken mits er aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt. Als hij dat A4'tje uitdeelt aan de andere Kamerleden krijg ik dat ook graag, want als er mogelijkheden zijn dan wil ik eerst weten of die kunnen of niet. Vervolgens komt dan – de heer Van der Staij heeft dat uitstekend verwoord – de principiële vraag aan de orde of dit een weg is die wij op willen gaan. Mijn informatie is dat bodemprijzen niet mogelijk zijn, maar ik laat mij graag overtuigen en zal de informatie waarmee de heer Roemer komt onderzoeken op de mogelijkheden.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed als de heer Roemer het A4'tje aan de staatssecretaris geeft en dat zij daar schriftelijk op terugkomt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In ieder geval staat vast dat Europa wel de mogelijkheid biedt voor samenwerkingsverbanden tot 500 000 ton. Dat kan in deze situatie ook uitkomst bieden. Ik wil graag met de brancheorganisaties de mogelijkheid verkennen of dit een oplossing biedt om schepen in grotere verbanden samen te brengen en op die manier meer marktmacht te organiseren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Kan de staatssecretaris aangeven wanneer daar helderheid over kan ontstaan? Is er een termijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De mogelijkheid is er en ik wil daarover met de brancheorganisaties in gesprek gaan. Dan ligt het eraan of zij mogelijkheden zien of niet, of het aansluit bij de oplegging zoals die is voorgesteld, of dat dit een heel ander traject zou zijn. Wij zullen er toch echt tijd voor moeten nemen om te bekijken of deze mogelijkheid soelaas biedt. Er is ook een verband met aanbeveling nr. 5 van de SP die zegt: onderzoek poolvorming. De mogelijkheid van die 500 000 kunnen wij daarbij betrekken.

Voorzitter. De heer Roemer heeft het gehad over het toegankelijk maken van de oplegging voor nieuwe schepen. Ik denk dat de oplegging

echt voor alle schepen toegankelijk moet zijn. Als wij zien hoeveel capaciteit van schepen die besteld zijn toen het heel goed ging er de komende jaren aankomt, dan moeten die schepen meedoen in de oplegging. Het heeft denk ik weinig nut als je die er buiten houdt. Ik dacht dat dit ook de gedachte van de heer Roemer was. De garantieregeling van het midden- en klein bedrijf (mkb) ligt daarnaast. De heer Roemer stelt voor om nieuwbouw uit te sluiten van die garantieregeling. Dat voorstel heb ik doorgeleid aan het ministerie van EZ dat daarvoor verantwoordelijk is en dat reageert negatief. Het antwoord is: het is een generieke regeling die is bestemd voor alle ondernemers in het mkb, ondernemers zijn vrij om te kiezen of zij er gebruik van willen maken of niet en een specifieke groep uitsluiten van die regeling verhoudt zich daar echt niet mee. Ik wil er zelf aan toevoegen dat ik het op mij heb laten inwerken en dat ik mij afvraag hoe groot het probleem is. Welke binnenvaartschipper gaat nu nog, in deze situatie waarin het zo slecht gaat, nieuwe schepen bestellen terwijl men weet dat er nog zoveel nieuwe schepen komen? Ik heb dus vragen bij de grootte van het probleem en het ministerie van EZ zegt dat het op deze manier niet kan worden opgelost omdat het tegen de geest van de regeling is.

De heer **Roemer** (SP): Dit is een essentieel punt. De afgelopen jaren – in ons onderzoek hebben wij daar diverse voorbeelden van gehad – zijn jonge ondernemers naar de bank gegaan om een krediet te vragen voor een tweedehandsschip. Even later liepen die met 4 mln. naar buiten omdat de bank geen krediet geeft voor een tweedehandsschip maar wel voor een nieuw schip van 3000 ton of meer. Dat is de afgelopen jaren de dagelijkse praktijk geweest, mede door de staatsgaranties die werden gegeven. Op dit moment is het even niet aan de orde omdat niemand een nieuw schip zal kopen en natuurlijk duurt het twee of drie jaar voordat die schepen in de vaart komen, maar als dat dan gebeurt, krijgen wij hetzelfde verhaal. Wij verknallen de markt door met die regeling alleen maar de heel grote, nieuwe, veel te dure schepen tegen tophypothektarieven te bevorderen. Wij hebben met de kredietcrisis veel kunnen leren en dat gebruiken wij bij deze regeling dus niet. Vandaar dat ik het belangrijk vind dat als er nieuwe schepen door speculanten op de markt gezet worden, er alleen een garantiestelling is als het een gezonde onderneming betreft.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer ziet ook het probleem niet voor de komende jaren, maar hij zegt dat als het beter gaat het weer voorkomt en een negatieve uitwerking heeft. Ik volsta ermee om te zeggen dat het ministerie van EZ niet genegen is hier op dit moment aan mee te werken omdat het tegen de geest van de wet is. Op dit moment is het ook geen probleem en er hoeft niet direct een oplossing voor gevonden te worden. Laten wij nu eens even afwachten hoe het zich de komende jaren ontwikkelt, als er nog een hele nasleep is van alle bestellingen die zijn gedaan en van alle nieuwe schepen die komen. Ik vraag mij af hoe groot het probleem nou werkelijk zal zijn.

De heer **Roemer** (SP): Wij moeten natuurlijk wel leren van de fouten uit het verleden. Ik ben bang dat dit nu niet gebeurt. Het komende anderhalf jaar komen er nog ongelofelijk veel nieuwe schepen bij: de overcapaciteit wordt alleen maar groter. Dat betekent dat de voorstellen die er nu liggen te weinig en te mager zijn. De binnenvaartsector is bang voor het Damco-effect als de faillissementenregeling daadwerkelijk begint. Weet de staatssecretaris dat? Is zij daar gevoelig voor en onderkent zij dat het Damco-effect dat boven de markt hangt een groot risico is?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Een van de grote risico's is de toename van de capaciteit van de binnenvaart door bestellingen die in het verleden zijn geplaatst en die nu uitgeleverd worden. Dat maakt het

probleem van de overcapaciteit de komende jaren alleen maar groter; wij zien dat aankomen. Vandaar dat in de opslagregeling die nieuwe schepen moeten meedoen, anders houd je nog een extra stroom. De heer Roemer zegt dat hij daarnaast het probleem voorziet dat, terwijl de binnenvaart aan capaciteit groeit, er ondernemers zijn die de keuze maken om opnieuw een nieuw schip te kopen en dat wij dat moeten ontmoedigen. Ik ben niet zo bang voor dat probleem en ik stel voor om af te wachten of dit zich inderdaad voor gaat doen. Is dat wel zo, dan moeten wij er dan over spreken, maar ik verwacht niet dat dit het grote probleem is dat wij in de binnenvaart moeten oplossen.

Voorzitter. Mevrouw Roefs en de heer Van der Staaij vragen of ik mogelijkheden zie om de binnenvaart voor de kleine schepen te stimuleren. De beleidsbrief over de kleine schepen wordt nu uitgevoerd. Er zijn veel stimulerende maatregelen die de komende jaren effect sorteren: innovaties, milieusubsidies, opknappen van binnenhavens en het crisisplan. Zij weten dat ik heel erg bezig ben geweest met het revitaliseren van binnenhavens. Daar wordt in twee tranches subsidie voor gegeven en er wordt heel veel gebruik van gemaakt. Met de regeling voor Small Business Innovation Research (SBIR) steun ik innovatieve projecten die gericht zijn op de kleine vaarwegen en het kleine schip. Daar is 1 mln. voor beschikbaar. Ik heb ook € 400 000 ter beschikking gesteld om de aanbevelingen uit het rapport «Een goede toekomst voor het kleine schip» verder uit te werken. De heer Roemer vroeg daar ook naar, want hij noemde een aantal maatregelen dat uit dat onderzoek naar voren zijn gekomen goede maatregelen voor het kleine schip. De sector is daarmee bezig. Ik kan op dit moment niet zeggen welke maatregelen wij nemen of niet; wij onderzoeken dat. Op het moment dat ik opdracht geef voor en geld stop in een onderzoek om te komen tot goede maatregelen, kan hij er zeker van zijn dat de maatregelen van het actieplan door mij uiterst serieus worden bekeken. Ik kijk er met een CDA-achtige, Lubbersachtige positieve grondhouding naar.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil even afstemmen dat wij het over hetzelfde hebben. Ik had het over het onderzoeken van de oprichting van een waarborgfonds, een herwaarderingsprogramma voor kleine schepen en het bekijken of bij de combinatie van deze twee maatregelen een pensioenregeling past.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die maatregelen komen uit het onderzoek waar ik geld voor heb gegeven, juist vanwege mijn beleid om de kleine schepen te stimuleren. Vanzelfsprekend ga ik deze maatregelen positief bekijken en ik bekijk of het mogelijk is om die uit te voeren. Voorzitter. De heer Roemer heeft ook gesproken over vervroegde pensionering van de oudere schippers. Ik denk dat vervroegde pensionering op zichzelf geen oplossing biedt voor het probleem van de overcapaciteit aan laadruimte en dat is eigenlijk het allergrootste probleem. Iemand die met pensioen gaat, laat het schip achter en daar komt weer iemand anders op, dus aan dat probleem draagt het niet bij. Een andere zaak is dat daarmee heel veel kennis en kunde uit de branche verdwijnt. Dat is ook niet goed. In het licht van de crisis is vervroegd pensioneren geen adequate maatregel.

De heer **Roemer** (SP): Daarom heb ik het in combinatie gebracht met het waarborgfonds. Mensen die rond de 62 jaar zijn, nu nog op een schip zitten en grote investeringen moeten gaan doen, doen dat niet meer en komen in de problemen. Dit is geen maatregel om de crisis te bestrijden, maar om ongelofelijk menselijk leed te voorkomen. Die mensen kun je een handje helpen door het schip in de opleggregeling op te nemen en dit terug te laten vloeien naar een nieuwe ondernemer die op dat schip wil

beginnen. Het schip blijft in de markt en menselijk leed hebben wij daarmee voorkomen. Ik hoop dat u daar positief naar wilt kijken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als u het in dit verband zegt, ga ik daar absoluut naar kijken, maar in het kader van de crisis leek het mij geen maatregel. Dan zij wij het daar over eens.

Voorzitter. De heer Van der Staaij, de heer Cramer en mevrouw Roefs hebben gevraagd naar het modalshiftbeleid. De heer Van der Staaij zei dat het heel moeilijk was om dit in de vorige kabinetten over de lippen van de bewindspersoon te krijgen. Hij heeft mij al een heel aantal keren horen zeggen dat wij er absoluut voor zijn om de binnenvaart zoveel mogelijk via de binnenvaart te laten lopen. De vervoersstromen die op de langere termijn naar ons land toekomen, zijn zo groot dat er geen ruzie hoeft te worden gemaakt tussen binnenvaart, spoor en weg. Alle drie die modaliteiten zijn hard nodig. Hij weet ook dat ik in het kader van de Tweede Maasvlakte met de haven van Rotterdam afgesproken heb dat 45% per binnenvaartschip vervoerd moet worden. Een van de redenen waarom ik de subsidie voor de binnenhavens heb uitgeschreven, is om te zorgen dat daar waar achterstallig onderhoud is of in de steden de toegankelijkheid voor de binnenvaartschepen kleiner is, dit opgepakt wordt. Wij werken echt hard aan die modelshift.

De heer Cramer vroeg wanneer ik besluitvorming over het Seine-Nordkanaal verwacht. Die zit nog in de dialoog die na 2011 is afgerond. Ook is er nog een aantal onderzoeken dat loopt tot de zomer van 2010. In 2011 wordt uiteindelijk een besluit genomen, maar het principebesluit is al wel genomen. Hij vroeg ook of de omschakeling naar dubbelwandige tankers per 2010 niet te snel is. Dat tijdstip is overeengekomen in overeenstemming met de sector.

Mevrouw Roefs vroeg naar het museumschip in Termunterzijl. Zij heeft dit welbespraakt gedaan en gezegd dat de mensen daar tegen een muur aanlopen en of wij hier niet eens ons gezond verstand moeten gebruiken. Op dit moment kan ik niet alle ins en outs van het geval bekijken, maar ik ga het onderzoeken en kom daar schriftelijk op terug. De heer Van der Staaij heeft een vraag gesteld over het afvaltransport. Dat is een zaak die bij het ministerie van VROM hoort. Hij zei al dat hij ermee kan leven als ik daar schriftelijk op reageer; ik ben van plan om zijn vraag door te geleiden en het ministerie van VROM te vragen hier schriftelijk op te reageren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is prima. Deelt de staatssecretaris als zij die klachten hoort wel de wens om te komen tot vereenvoudiging en een minder omslachtige procedure?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het gaat om minder omslachtige procedures vindt u mij altijd aan uw zijde. Het probleem is: is het mogelijk en op wat voor manier kun je dat het beste aan de vork steken? Daarom leid ik uw vraag en de geschetste problemen door aan het ministerie van VROM en vraag het om daarnaar te kijken en schriftelijk te reageren.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dit debat is in een betere sfeer gevoerd dan het debat van 30 juni jl. Laat dat ook de winst van vandaag zijn. Als wij er de volle vaart inhouden, valt er op een aantal terreinen winst te behalen voor de binnenschipper. Ik blijf de staatssecretaris oproepen om de vaart er goed in te houden daar waar het gaat om de definitieve aanmelding van de crisis en het overtuigen van onze oosterburen dat die aanmelding echt hoogst noodzakelijk is. Er zijn prima kansen om de oplegging starten. Het is nog onduidelijk of nieuwe schepen die na 1 januari in de vaart komen daar wel in betrokken zijn. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat ook daarvoor een regeling getroffen moet worden en ik hoop dat die er linksom of rechtsom gaat komen.

Ik ben minder tevreden over de manier waarop de rol van de banken in de discussie betrokken is. Er is door de banken enorm bijgedragen aan de overcapaciteit. Ik overweeg om hierover een motie in te dienen. Hetzelfde geldt voor de CCR-regels. Ik ben blij met de stap die is gemaakt, voor de korte termijn zal dat voor veel mensen in ieder geval financieel een opluchting geven. Het principiële verschil blijft echter dat wij oldtimers iets gaan opleggen waar ze niets aan hebben of wat niet te doen is. Wij blijven daar de boel omdraaien, wetende dat deze regeling eerder voor schepen van voor 1977 uitgesloten was. Wat mij betreft gaan wij daarnaar terug. Ik dien daar wellicht een motie over in.

Ik dank de staatssecretaris voor haar positieve reactie op de mogelijkheden van een vervroegd pensioen in combinatie met het waarborgfonds en dat zij daar met de positieve Lubbershouding op terug wil komen. Als die ertoe leidt dat ze er komen heb ik daar vrede mee, dan wil ik daar best een keer mee pronken. Ik denk dat het de juiste volgorde is om eerst de juridische mogelijkheden van bodemprijzen uit te zoeken. De politieke wenselijkheid is bij de branche, de binnenschippers en ons in ieder geval overduidelijk. Wij zullen onze bijdrage leveren om de gaten te zoeken waardoor dit te regelen valt, zodat wij hier heel snel terug kunnen komen met de principiële discussie of daar een Kamermeerderheid voor te vinden is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er zijn volgens mij nog een paar kleine dingen blijven liggen. Ik mag er haast van uitgaan dat ook het crisisberaad op financiële ondersteuning mag blijven rekenen, want het is nog niet klaar. Ik heb de behoefte om concreter te horen wat het kabinet nú al kan gaan doen. De staatssecretaris heeft weliswaar aangegeven dat zij het ermee eens is dat wij nu moeten doorzetten en niet moeten afwachten tot de volgende stap, maar het crisisberaad geeft aan dat de branche bereid is om terug te betalen, maar dat daar een regeling voor nodig is. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris nu al gaat kijken of er een fiscale financiering, een oplegregeling, mogelijk is om dit te bewerkstelligen. Ik daag haar uit om met de overige kabinetsleden te kijken wat er mogelijk is en de Kamer daarover dit jaar te informeren. Ik heb gezien dat de EU-aanmelding zijn beslag krijgt. Heeft de staatssecretaris hierover contact met de EU-commissaris of is het op dit moment meer op het niveau van brancheorganisaties? De NMa moet uiteraard het principe «gelijke monniken, gelijke kappen» huldigen, maar tegelijkertijd is het zo dat de mededingingswet in artikel 6 lid 3 een uitzondering kent. Dat is denk ik de manier waarop wij moeten gaan kijken of het mogelijk is. Ook het CDA vindt de reactie van de EVO betreurenswaardig. De sectoren moeten, ook al hebben zij andere belangen, niet met de ruggen tegenover elkaar staan. Ik hoop dat er meer ruimte komt, ook bij de EVO, want tot nu toe is het heel teleurstellend. Dat is niet goed in deze periode van crisis. Ik steun de heer Roemer om nader te bekijken of bodemtarieven mogelijk zijn. Op voorhand is mijn fractie daar geen groot voorstander van. Laten wij kijken of het juridisch mogelijk is, dan kunnen wij daarna die discussie nog aan. Rond de kredietregeling wil ik een heel andere koers varen. Alle schepen die de komende tijd op de markt komen, hebben eventueel al gebruik gemaakt van de regelingen. Daar kunnen wij niets aan doen, dat kan zelfs de heer Roemer waarschijnlijk niet. Op het moment dat er een ondernemer opstaat die van de bank – terwijl de banken het op dit moment zeer moeilijk hebben – een krediet krijgt voor een nieuw schip, moeten wij de champagnefles opentrekken, want dat is waarschijnlijk het moment dat de sector aan gaat trekken. Er zal geen bank, geen ondernemer, geen regeling zijn die op dit moment grote of kleine schepen gaat financieren. Op het moment dat er weer gefinancierd wordt, mag de champagne open, want dan zijn wij uit het dal van de crisis.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Er waren mensen die ons lieten weten dat het vandaag erop of eronder was bij dit AO. Die mensen hadden dat gevoel en zitten waarschijnlijk ook op die manier naar ons te luisteren. Wij hebben allemaal heel duidelijk laten merken dat wij weten dat er veel aan de hand is. Er wordt keihard gewerkt en er wordt enorme haast gemaakt. Ik wil iedereen succes wensen en vragen om te komen met concrete maatregelen zodat wij de mensen die willen weten waar zij aan toe zijn tevreden kunnen stellen. Ik meen dat ik niet het antwoord heb gehoord op de vraag over het COV die vindt dat in het Nationaal Waterplan de positie van de binnenvaart te weinig aandacht krijgt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Laat duidelijk zijn dat wij alle mogelijkheden moeten benutten om de binnenvaart te steunen. Dat is de geest waarin wij vandaag met elkaar hebben gesproken. Tevens moeten wij vaststellen dat de crisis hevig is en dat wij natuurlijk nooit alle individuele problemen kunnen oplossen. Dat geldt voor meer sectoren. Hoe goed wij ons best ook doen, faillissementen en dergelijke kunnen wij helaas niet oplossen of voorkomen. Verder ben ik positief over de manier waarop de staatssecretaris reageert op de plannen voor de oplegging. Over het punt van de afvalsector en de problemen met het afvalvervoer horen wij nader. Over de financiering c.q. voorfinanciering van de oplegging bestaat nog wel onduidelijkheid. Hoe gaat die eruit zien? Bij die vervolgstappen reken ik op de positieve betrokkenheid van de staatssecretaris.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik denk dat uit de antwoorden van de staatssecretaris de betrokkenheid bij de sector spreekt, ook als het gaat om de mogelijkheden die gezocht worden om de sector financieel de helpende hand te bieden. Dat is een goed signaal. Ik begrijp de opmerking van de staatssecretaris dat het crisisberaad primair de gesprekken met de banken voert, maar gezien alle druk op de sector vraag ik haar om dit proactief ook te doen. Het is een goed signaal naar de sector en de banken dat zij een gesprek wil hebben om er het uiterste uit te halen. Ik zie de opmerking van de heer De Rouwe over de EVO als steun voor mijn opmerking in de eerste termijn. Ik hoop dat de hele sector zij aan zij gaat staan om door deze periode heen te komen en dat een goede verdeling van de modelshift gaat onderstrepen dat het goed gaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik begin met de opmerkingen van de heer Roemer en de heer Cramer over het gesprek met de banken. Zij vragen waarom ik wacht op het crisisberaad en niet gewoon begin. Als ik zeg dat ik bereid ben om wanneer het vastzit met de banken te gaan praten, is dat in feite een buitengewoon open houding tegenover het crisisberaad. Ik wil geen gesprek met de banken aangaan buiten het crisisberaad om. Ik ga ook niet zeggen: crisisberaad wacht maar, ik ga wel naar de banken toe. Ik wil weten hoe de gesprekken met de banken verlopen. Als het crisisberaad daar aanloopt tegen het gevoel dat het er niet doorkomt, dan ben ik zeker bereid om met de banken te gaan praten. Ik hoor zeggen: maak u klaar, want dat zal wel het geval zijn. Ik ga daar ook wel vanuit, maar ik wil het op de goede manier doen, via het crisisberaad. Ik krijg dan ook de punten aangereikt waarvan het zegt dat het opstroomt.

De heer Roemer vindt dit een prettiger AO en is meer overtuigd van de inzet van het ministerie. Ik ben daar blij om. Toch hecht ik eraan om te zeggen dat ook op 30 juni jl. de inzet van het ministerie buitengewoon groot was en wij hard aan het werk waren.

De heer De Rouwe vraagt of de ondersteuning gecontinueerd wordt. Ik ben daar buitengewoon positief over, maar hij begrijpt dat ik nog een gesprek moet hebben over hoeveel dat moet zijn. Aan blanco cheques doe ik niet. Ik denk dat op een goede manier het werk afgemaakt moet

worden. Het plan voor de mogelijke regeling vraagt het nodige van de overheid en ik ben van plan daar met andere departementen over te praten en te bekijken op welke manier wij kunnen bijdragen aan de oplegging. Er wordt haast gemaakt, maar soms hebben processen ook tijd nodig. Ik zeg toe dat wij daar volop aan gaan werken maar een tijd waarop het gesprek afgerond is, kan ik moeilijk geven. Ik kan wel toezeggen dat ik voor eind dit jaar laat horen hoe het ervoor staat.

Mevrouw Roefs zegt dat ik nog niet ben ingegaan op het Nationaal Waterplan en de binnenvaart. De positie van de binnenvaart wordt meegenomen bij de definitieve vaststelling van het Nationaal Waterplan eind dit jaar.

De heer Van der Staaij heeft gesproken over de positieve betrokkenheid en heeft de goede opmerking gemaakt dat ondanks alle inzet van alle partijen een crisis nu eenmaal altijd slachtoffers maakt. Wij moeten ons realiseren dat wij niet kunnen voorkomen dat er mensen failliet gaan, hoe erg dat ook is. De inzet is om de sector er zo goed mogelijk door te laten komen, om het aantal faillissementen zo klein mogelijk te laten zijn en om de handen in elkaar te slaan. Ik maak nogmaals een compliment aan de sector. Want waar gebeurt het nou dat concurrenten zeggen dat zij gaan samenwerken en samen de moeilijke tijd doorgaan? Ik vind dat echt een buitengewoon initiatief en ik wil graag met dit compliment eindigen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil graag een ondersteunend betoogje houden over het voorkomen van meerdere faillissementen. Wij willen dit natuurlijk om persoonlijk leed te voorkomen, maar er is ook het verschrikkelijke grote risico dat bij een golf van faillissementen één grote reder of een Chinees bedrijf massaal schepen gaat opkopen. Dan krijgen wij het effect dat er in de jaren dertig ook is geweest en dat een onherstelbare schade aan de binnenvaart veroorzaakte. Wil de staatssecretaris dit gevaar altijd onder ogen zien? Wil zij direct met de Kamer en de sector in gesprek gaan om te voorkomen dat dit gebeurt? Dat is natuurlijk het einde van de binnenvaart.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Juist omdat ik ervan overtuigd ben dat de gevaren voor de binnenvaart groot zijn, werken wij hard om de gevolgen van de crisis zo klein mogelijk te laten zijn. Het gevaar dat u schildert is zeker een van de gevaren die ik in mijn hoofd heb.

Toezeggingen

De **voorzitter**: Ik vat de toezeggingen samen:

- De staatssecretaris zal de juridische mogelijkheid onderzoeken van een systeem van bodemtarieven in de binnenvaart en de Kamer daarover berichten. Zij betreft daarbij de notitie van de heer Roemer.
- De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vraag van het lid Roefs over het museumschip De Volharding.
- De staatssecretaris vraagt de minister van VROM om te reageren op de vragen van het lid Van der Staaij over de vergunningverlening voor het vervoer van afval per binnenvaart.
- De staatssecretaris zal de Kamer eind 2009 schriftelijk informeren over haar overleg met de bewindspersonen van Financiën en van Economische Zaken over de rol van het Rijk bij de oplegging.
- De staatssecretaris zal bij het definitieve Nationale Waterplan ingaan op de positie van de binnenvaart.