

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 73

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2009

Met deze brief informeer ik de Kamer over mijn inspanningen voor de binnenvaart, die hard wordt getroffen door de economische crisis.

Het gaat om een brede economische crisis die de hele economie en samenleving raakt. De investeringen zijn in veel sectoren teruggelopen door een gebrek aan vertrouwen bij veel partijen. De transportsector is bij uitstek afhankelijk van investeringen van bedrijven en consumenten. De binnenvaart wordt extra hard getroffen door deze crisis omdat zij relatief grote investeringen moet doen in schepen. De afgelopen jaren is in hoogconjunctuur flink geïnvesteerd in nieuwe schepen. Deze komen nu op de markt, terwijl door de crisis de lading juist sterk terugloopt. Dat betekent een grote druk op de tarieven en de veerkracht van de sector. Naast deze onbalans in vraag en aanbod is een extra probleem dat binnenvaart-schepen bij een faillissement van de eigenaar gewoon in de markt blijven, omdat ze door de banken tegen relatief lage prijzen zullen worden doorverkocht. Als dit gebeurt, legt dit een neerwaartse druk op de transporttarieven.

Crisismelding bij de Europese Commissie

Door bovengenoemde marktspecifieke kenmerken wordt de binnenvaart-sector relatief hard getroffen. De sector is thans doende plannen te ontwikkelen om de binnenvaart door deze crisis te leiden en de continuïteit te waarborgen. De sector sluit niet uit dat voor de invoering van deze plannen flankerende en passende maatregelen vanuit de EU noodzakelijk zijn. Om de sector op dit vlak te ondersteunen ben ik bereid een verzoek in te dienen bij de Europese Commissie om een crisis vast te stellen als bedoeld in richtlijn 96/75/EG.

Het is vervolgens aan de Europese Commissie om te beoordelen of zij dit verzoek wil honoreren en zal besluiten passende maatregelen te nemen die erop zijn gericht iedere verdere toename van de vervoerscapaciteit tegen te gaan.

In het verzoek aan de Europese Commissie is het belangrijk om concreet in te gaan op de door de sector gewenste maatregelen. Ik zal het verzoek dan ook pas kunnen aanmelden als de werkgroepen – waarover verderop in deze brief meer – onder leiding van de heer Van der Sluis een concreet robuust voorstel hebben uitgewerkt, dat op draagvlak in de binnenvaartsector kan rekenen. Voor de onderbouwing van zo'n voorstel zal de sector de gegevens moeten aanleveren. Daarbij zal ik in ieder geval de Europese Commissie oproepen het reservefonds te betrekken.

Overige crisismaatregelen

Zoals hierboven aangegeven is de binnenvaartsector in Nederland druk doende met het maken van een analyse van alle mogelijke maatregelen om de crisis te bestrijden. Ik ondersteun de inspanningen van de sector door het leveren van relevante informatie in meerdere werkgroepen. Op dit moment vindt nog intensief overleg plaats tussen de sectororganisaties, de meest betrokken banken en de ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat. Doel van dit overleg is het uitwerken van kansrijke maatregelen waarin alle partijen zich kunnen vinden en die op een breed draagvlak kunnen rekenen bij de binnenvaartschippers. De sector heeft de eerste resultaten van dit overleg op 17 juni 2009 naar buiten gebracht, maar duidelijk is dat er nog meer nodig is alvorens er een gedragen visie met een pakket van maatregelen op tafel ligt.

CCR-eisen

Tijdens het Algemeen Overleg op 3 februari 2009 heb ik toegezegd om in overleg met de binnenvaartbranche te onderzoeken hoeveel schepen thans niet voldoen aan de technische eisen van de CCR en u te berichten over de uitkomsten hiervan.

Laat ik eerst aangeven welke gegevens beschikbaar zijn:

De meest betrouwbare gegevens over aantallen schepen die gebruik maken van overgangsbepalingen zijn afkomstig uit het onderzoek van het Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt, Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. uit Duisburg (VBD) uit 2001. Dit rapport heb ik u doen toekomen bij brief van 23 februari 2009 (30 523, nr. 34). Voor de volledigheid heb ik het overzicht van schepen als bijlage 1¹ bij deze brief gevoegd. Hierin kunt allereerst de samenstelling van de tien door de VBD gebruikte categorieën schepen zien en vervolgens een overzicht van de leeftijd van de Rijnvloot naar categorieën schepen per land.

In bijlage 2¹ is een overzicht opgenomen van de schepen waarvan het certificaat van onderzoek de komende jaren verloopt. Het betreft hier uitsluitend de Rijnvloot waarvoor IVW een certificaat heeft afgegeven. Het onderscheid in bouwjaren wordt gemaakt omdat belangrijke wijzigingen in de CCR regelgeving zijn doorgevoerd in 1985 en 1995. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat de eerste groep van de meeste overgangsvoorschriften gebruik kan maken en de laatste groep vermoedelijk helemaal geen gebruik maakt van overgangsvoorschriften.

Het vaststellen van betrouwbare aantallen (Nederlandse) schepen die al dan niet voldoen aan bepaalde technische eisen, is problematisch om de volgende redenen:

1. In de CCR-landen bepaalt de eigenaar van een schip in welk land hij een certificaat aanvraagt. Dit betekent dat niet alle Nederlandse schepen bekend zijn bij IVW. Er bestaat op dit moment geen centrale certificaatdatabase;

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. Scheepseigenaren melden niet voorafgaand aan een inspectie voor een certificaatvernieuwing voor welk certificaat ze opteren. Het «strengste» certificaat is dat voor de Rijnvaart. Alleen hiervoor lopen in 2010 de eerste overgangsbepalingen af. Schepen die nu een Rijnvaartcertificaat hebben kunnen ook opteren voor een communautair certificaat zodat ze alleen buiten de internationale Rijn kunnen varen. Daarmee krijgen ze de gelegenheid om te voldoen aan overgangsbepalingen die pas op een later tijdstip (vanaf 2024) aflopen;
3. Niet elke bepaling geldt voor elk schip. Zo gelden eisen aan de hydraulische stuurinrichting natuurlijk niet voor schepen die een dergelijke stuurinrichting niet hebben en hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de eisen ten aanzien van een hefbaar stuurhuis;
4. Als delen van een schip vervangen of omgebouwd worden, moet het betrokken deel geheel aan de nieuwste voorschriften worden aangepast;
5. Ondernemers kunnen eerder dan ze daartoe verplicht waren hebben geïnvesteerd in hun schip (zonder dat sprake was van ombouw of verbouw) zodat ze inmiddels al aan bepaalde voorschriften voldoen.

Voor de laatste twee punten geldt dat pas na 2010 door IVW bij certificaatverlenging wordt gecontroleerd of voldaan is aan de bepalingen waarvan de overgangstermijn op dat moment is afgelopen. Het is niet logisch dat eerder te doen en dat wordt ook niet gedaan.

Tegen bovenstaande achtergrond heeft op 5 maart 2009 overleg plaatsgevonden tussen mijn ministerie en de binnenvaartsector. Tijdens dit overleg is allereerst duidelijk geworden dat het bedrijfsleven evenmin over betrouwbare cijfers beschikt over welke schepen wel of niet voldoen aan de voorschriften.

De sector had van acht CCR-bepalingen aangegeven dat zich daarbij een knelpunt voor zou kunnen doen. Deze knelpunten zijn geïndiceerd en besproken. De conclusies van dit overleg zijn als bijlage 3¹ bijgevoegd. Geconcludeerd is dat mogelijk drie van de acht knelpunten voor problemen kunnen zorgen. Het gaat daarbij om de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten, het verbod op dagtanks boven motoren en uitlaten (beide vanaf 2010) en geluidseisen (vanaf 2015). Voor de eerste en de laatste genoemde knelpunten is afgesproken dat nader onderzoek, door het bedrijfsleven met steun van de overheid, zal plaatsvinden en dat de plaatsing van dagtanks in de CCR door de overheid aan de orde zal worden gesteld. Daarnaast is de branche geïnformeerd over werking en procedure van de hardheidsclausule.

Hardheidsclausule

De CCR heeft in haar plenaire vergadering van 4 juni jongstleden uitgebreid aandacht besteed aan de crisis in de binnenvaart. Ik ben blij u te kunnen melden dat de CCR in deze vergadering gehoor heeft gegeven aan mijn oproep coulant om te gaan met schippers die een beroep doen op de hardheidsclausule. Een werkgroep heeft opdracht gekregen nog voor de zomer een procedure daartoe uit te werken. In die werkgroep zal medewerking verleend worden door alle betrokkenen: CCR- en EU-lidstaten, de Europese Commissie en het bedrijfsleven. Overleg met mijn collega's tijdens de Transportraad bleek derhalve niet nodig.

Tot op heden is in geen enkel lidstaat een beroep op de hardheidsclausule gedaan.

Naar aanleiding van de besluitvorming in de CCR heeft de IVW de Nederlandse procedure voor beroepen op de hardheidsclausule aangepast en op haar website geplaatst.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Investeringen in vaarwegen en binnenhavens

Tot besluit wil ik benadrukken dat ik, met de financiële middelen uit het aanvullend beleidsakkoord, een impuls geef aan verbetering van de vaarwegen. Concreet betekent dit dat ik de komende jaren € 125 miljoen investeer in het verder versnellen van het onderhoud aan de vaarwegen en € 75 miljoen extra in het verbeteren van binnenhavens, ligplaatsen, kunstwerken en vaarwegen.

Kortom, ik investeer nu extra in vaarwegen en binnenhavens, zodat de binnenvaart na deze moeilijke tijd de groeikansen optimaal kan benutten.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa