

Vergaderjaar 2008–2009

30 523

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

Nr. 27

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 januari 2009

Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat op 2 december 2008 heeft de heer Roemer mij gevraagd om een puntsgewijze reactie te geven op het SP-Actieplan Binnenvaart.

In deze brief ga ik in op de hoofdthema's uit het Actieplan: het kleine schip, milieu en infrastructuur. Een reactie op de afzonderlijke actiepunten is als bijlage toegevoegd.

De oogmerken van het Actieplan stemmen overeen met de doelen die geformuleerd zijn in de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie» (november 2007). In die beleidsbrief is uiteengezet op welke wijze het kabinet die doelen wil bereiken. Vanuit dat perspectief volgt hieronder een reactie op de drie thema's van het Actieplan.

1. Het Actieplan gaat uitgebreid in op de ontwikkelingen rondom de kleine schepen. Als de trends doorzetten die we nu zien dan dreigt op termijn een deel van de vloot van kleine schepen te verdwijnen. Dit is ook geconstateerd in «Varen voor een vitale economie» en daarbij is aangekondigd dat de branchepartijen binnenvaart – conform het convenant binnenvaart – een onderzoek doen naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip.

In november 2008 heeft de binnenvaartsector mij het rapport «Toekomst klein schip in de binnenvaart» aangeboden. Bij die gelegenheid is afgesproken dat ik met de binnenvaartsector zal overleggen over de uitvoering van de acties die in dit plan zijn opgenomen. Tijdens de laatste begrotingsbehandeling is naar aanleiding van het amendement Van der Staaij/Cramer (31 700 XII nr. 11) een bijdrage van € 400 000 toegezegd om deze acties te kunnen uitvoeren. Op zeer korte termijn vindt overleg met betrokken partijen plaats over de betrokkenheid van VenW bij de uitvoering van deze acties. In het rapport van de branchepartijen staan ook acties die voorkomen in het Actieplan van de SP.

2. In het Actieplan wordt terecht aandacht gevraagd voor het milieu. De toekomst van de binnenvaart valt of staat immers met goede milieu-prestaties. Nog altijd is de binnenvaart relatief schoon per tonkilometer. Echter het wegvervoer wordt sneller schoon dan de binnenvaart. Dit is de reden dat ik in Europees verband inzet op ambitieuze bronmaatregelen zoals schone motoren en schone brandstoffen. Veel van de milieumaatregelen in het Actieplan zijn onderdeel van mijn beleid.

3. Ook doet het Actieplan voorstellen op het gebied van de vaarweg-infrastructuur. Via een drietal lijnen zet ik mij in om het netwerk van grote vaarwegen, kleinere vaarwegen en binnenhavens te onderhouden en te versterken.

1. Het (versneld) inlopen van achterstallig onderhoud

2. Het (selectief) functioneel verbeteren van rijksvaarwegen

3. Het gebiedsgericht samenwerken met decentrale overheden ter

behoud en verbetering van regionale vaarwegen en binnenhavens.

Het valt mij op dat de resultaten die de SP voor de infrastructuur beoogt niet wezenlijk verschillen van mijn beleid. Het tempo waarin en de wijze waarop deze resultaten in mijn visie kunnen worden geboekt zijn aangegeven in de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie» en in het MIRT vaarwegenprogramma.

Ik heb met genoegen geconstateerd dat het Actieplan Binnenvaart van de SP op veel punten overeen komt met mijn beleidsbrief «Varen voor een vitale economie». Vandaar ook de vele verwijzingen naar deze beleidsbrief.

Om de resultaten van mijn beleid inzichtelijk te maken, wil ik een helder en compleet overzicht geven van de voortgang van mijn beleid. Daarom zal ik in de tweede helft van 2009 een voortgangsrapportage over de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie» naar de Tweede Kamer sturen.

Voor mijn reactie op de negentien punten van het Actieplan verwijs ik naar de bijlage.

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

Reactie op de afzonderlijke actiepunten van het SP-Actieplan Binnenvaart

1. In 2015 vindt 5% extra transport van goederen over het water plaats ten opzichte van het wegtransport.

De binnenvaart is een krachtige sector die van oudsher een belangrijk aandeel van het goederenvervoer in Nederland voor zijn rekening neemt. Het is mijn ambitie om voor het vervoer over water zodanige condities te scheppen dat de binnenvaart in Nederland de aanwezige mogelijkheden in de markt kan benutten en zo kan groeien en innoveren. Mijn beleid ter stimulering van de binnenvaart treft u aan in de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie». Het uitgangspunt in mijn beleid ter versterking van de concurrentiepositie van de binnenvaart is de eigen kracht van de binnenvaart. Ik heb er vertrouwen in dat het de sector, mede daarin door mijn beleid ondersteund, lukt om ook in de komende jaren een groei van het vervoer over water te realiseren.

Daar waar het kan maakt de overheid afspraken om het vervoer over water te stimuleren. Ten aanzien van concrete projecten, bijvoorbeeld in havens, is het mogelijk dat partijen concrete afspraken maken over de afhandeling van goederen door de binnenvaart (zoals bijvoorbeeld bij de Tweede Maasvlakte gebeurt). Ik ondersteun dat zeer. Echter het vanuit overheidswege vaststellen van een concreet streefpercentage van de groei van het transport over water sta ik niet voor. Dit omdat de overheid geen directe sturing heeft op het nationaal vervoerde volume over water.

2. Stel strenge eisen aan schone motoren voor nieuwe schepen, vergelijkbaar met de Europese normen voor uitstoot van schadelijke stoffen, de zogenaamde euro 6 normen voor wegtransport per 2006.

Het streven naar strenge eisen aan schone motoren komt overeen met mijn huidige beleid. Binnen de Europese Unie en de CCR pleit Nederland voor de invoering van een emissienorm die vergelijkbaar is met Euro6 in 2016. Dit is in overeenstemming met het convenant met de binnenvaart-sector.

3. Een lager belastingtarief op zwavelvrije diesel.

Momenteel is er geen sprake van accijns op gasolie die bestemd is voor de binnenvaart. Het verlagen van accijnstarieven is derhalve een niet te hanteren beleidsinstrument. Ik zet me via een andere weg in voor het bevorderen van het gebruik van zwavelvrije gasolie door de binnenvaart. Zo heeft Nederland in Europees verband aangedrongen op een snelle invoering van zwavelvrije gasolie voor de gehele binnenvaart. Dit was reeds aangekondigd in de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie»; Maatregel 19: «Aanscherpen normen voor zwavelgehalte in brandstof (naar 10 ppm) in Europees verband». Deze normen zullen in 2011 op Europees niveau van kracht zijn. Het advies van fabrikanten van nieuwe motoren om nu al zwavelvrije brandstof (EN-590) te gebruiken draagt overigens bij aan een snelle toename van het huidige gebruik van deze schone brandstof.

4. Na 2009 bij de veiligheidskeuring een verplichte roetmeting voor binnenvaartschepen.

Het kabinet wil de luchtkwaliteit verbeteren door o.a. in te zetten op grondige beperking van de emissies. Het kabinet en de Europese commissie zetten in op ambitieuze bronmaatregelen. Het gaat hierbij om normen voor schonere motoren en de invoering van scherpe normen voor zwavel-

vrije brandstoffen. Door het stellen van scherpe eisen aan motoren en brandstoffen worden de emissies sterk terug gebracht. Ik concentreer me op bronbeleid omdat het efficiënter is de inspanningen hierop te richten, en niet op metingen aan motoren waarvan reeds bekend is dat ze niet schoon zijn en in de nabije toekomst opgevolgd zullen worden door schonere exemplaren.

Wat wel om aandacht vraagt is het feit dat bestaande motoren een lange levensduur kennen, waardoor het lang gaat duren voordat alle bestaande motoren vervangen zijn door schonere exemplaren. Om de milieuprestaties van het huidige motorenbestand te verbeteren heeft het kabinet de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS-regeling) ingesteld. Deze regeling subsidieert investeringen die leiden tot betere – niet wettelijk vereiste – milieuprestaties van motoren van binnenvaartschepen. Bij punt 8 ga ik nader in op de VERS-regeling en een mogelijk vervolg.

5. Stel een «Schoonschip»-fonds in voor de aanschaf van het eerste schip van een startende ondernemer. Hiermee worden extra investeringen in schone en zuinige motoren en materieel gedekt. Dit kan gekoppeld worden aan de fiscale regeling Energie Investeringsaftrek. Hierbij kunnen investeringen in energiebesparing in één keer ten laste gebracht worden van de winst. Dit kan ook voor de binnenvaart van toepassing zijn.

De fiscale regeling Energie en Investeringsaftrek (EIA) is mede van toepassing op de binnenvaart. Ondernemers kunnen bij de vervanging van een scheepsmotor in een bestaand binnenvaartschip gebruik maken van deze regeling.

Voor nieuwe schepen is een «Schoonschip»-fonds minder relevant omdat bij nieuwbouw vanaf 1 juli 2007 een motor ingebouwd moet worden die voldoet aan de CCR-II normen. Nieuwe schepen voldoen daarmee aan de meest recente milieueisen.

Voorts wijs ik ook in dit verband op de VERS-regeling. Waarvan ook beginnende schippers gebruik kunnen maken. Dit geldt ook voor de bestaande innovatiesubsidies voor de binnenvaart.

6. Stel schepen ouder dan 30 jaar vrij van CCR regels die per 2010 ook op hen van toepassing zouden zijn.

Hoewel overgangsmaatregelen voor constructie-eisen aan schepen in het verleden regelmatig onbeperkt in tijd zijn geweest, wordt dit tegenwoordig (ook door de andere Europese binnenvaartlanden) voor de veiligheid als ongewenst beschouwd. Na intensief onderzoek en diepgaande discussies, ook met het betrokken bedrijfsleven, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in 2003 besloten alle overgangsmaatregelen eindig te maken. Afhankelijk van het risico van het niet voldoen aan de eis, het betrokken aantal schepen en de kosten van de noodzakelijke aanpassing, zijn data voor alle regels vastgesteld binnen een periode van vijf tot veertig jaar.

Natuurlijk zijn er bijzondere omstandigheden denkbaar waardoor het technisch onmogelijk is om aan de geformuleerde eis te voldoen of waarin dat economisch onoverkomelijk is. Daarvoor bestaat een zogenaamde hardheidsclausule. Op basis van die clausule kan voor individuele schepen een alternatief gebruikt worden om zoveel mogelijk aan het gestelde doel te voldoen. Nederland steunt in de CCR de toepassing van de hardheidsclausule. De CCR zal bij een verzoek tot toepassing daarvan

de kwestie beoordelen. Tot nu toe is echter een dergelijk verzoek nog niet gedaan.

7. Voer een evenredige vrachtverdeling in met vaste bodemprijs voor vrachten per klein binnenschip (tot 1000 ton).

Als implementatie van richtlijn 96/75 EG¹ zijn in 1998 de systemen van evenredige vrachtverdeling (toerbeurt) afgeschaft. Binnen de geliberaliseerde markt van de EU bestaat slechts in zeer uitzonderlijke situaties de mogelijkheid om af te stappen van een vrije markt. Hier zal dan tevens binnen de EU overeenstemming over moeten zijn. Daarnaast is een belangrijke voorwaarde dat de markt daar zelf volledig achter staat. Ik heb echter vanuit diverse bronnen uit de binnenvaartsector vernomen dat het overgrote deel van sector niets ziet in het herinvoeren van een evenredige vrachtverdeling.

8. Doorzetten van de subsidieregeling VERS1 en deze na 2009 ook toepassen op zwavelarme brandstof.

Zoals in de binnenvaartbrief «Varen voor een vitale economie» vermeld, subsidieert de VERS-regeling investeringen die leiden tot betere, niet wettelijk vereiste milieuprestaties van motoren van binnenschepen. De regeling loopt in 2010 af. De departementen van VROM en VenW onderzoeken wat vanaf 2010 de mogelijkheden zijn voor een zinvol en haalbaar vervolg van de VERS-regeling. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat in 2011 zwavelarme gasolie verplicht is. Door het gebruik van zwavelarme brandstof wordt het voor de binnenvaart mogelijk om roetfilters toe te passen. Bij het onderzoeken van de opties voor het vervolg van de VERS-regeling wordt de mogelijkheid meegenomen om de aanschaf van een roetfilter te subsidiëren.

Omdat vanaf 1 januari 2011 het gebruik van zwavelarme gasolie voor de gehele binnenvaart verplicht wordt, is het inzetten van de VERS-regeling voor het subsidiëren van de aanschaf van iets duurere (ong. € 0,03/l) zwavelvrije brandstof niet zinnig. Zwavelarme gasolie is nu overigens ook al op veel plaatsen verkrijgbaar en wordt door schippers gebunkerd.

9. Borgstellingkredieten voor investering in bouw en onderhoud van kleine schepen, zodat investeringen door banken minder risicovol worden.

Indien investeringen in kleine schepen achterwege blijven omdat banken zonder garanties niet snel genegen zijn een krediet te verstrekken, kan dit een optie zijn om de drempel te verlagen voor de ondernemers die met een goed businessplan, bereid zijn om te investeren in kleine schepen. Afspraken hierover zouden echter op Europees niveau gemaakt moeten worden vanwege de grensoverschrijdende kenmerken van de markt en de Europese regels ten aanzien van Staatssteun. Een dergelijk voorstel is de afgelopen twee jaar met het bedrijfsleven en de Commissie besproken. Dit voorstel betrof in essentie dat de boetegelden die in het kader van een reeds afgesloten sloopregeling nog steeds beschikbaar zijn voor een binnenvaart gerelateerd onderwerp, ingezet zouden kunnen worden voor financiële instrumenten via de Europese Investeringsbank (EIB) voor de nieuwbouw van (kleine) schepen. De EIB en de lidstaten zouden naar rato een bijdrage aan dit fonds toevoegen.

Het voorstel is door Nederland geformuleerd en door de Commissie omarmd. Echter de sector had hier grote bezwaren tegen omdat diegenen die zouden gaan profiteren van dit fonds niet diegenen zijn die vanuit de sloopregeling aan dit fonds hebben bijgedragen. Om deze reden is dit

¹ Richtlijn nr. 96/75/EG van de raad van de Europese Unie van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.

voorstel niet doorgevoerd. Ik ben echter bereid om hierover in Europees verband wederom in gesprek te gaan, echter pas nadat de branche-organisaties voor de binnenvaart uit de verschillende Europese landen, aangeven dat zij positief staan tegenover dit initiatief.

Naast overheden kunnen ook bijvoorbeeld samenwerkende banken borgstellingskredieten instellen. Eén van de acties die voortkomt uit het door de binnenvaartsector opgestelde rapport «Toekomst klein schip» is het analyseren van de opties voor het instellen van borgstellingskredieten voor renovatie of nieuwbouw. Ik wacht de uitkomst van deze actie met belangstelling af.

10. Voer de sloopregeling in voor oude binnenvaartschepen waarvan de schipper de opbrengst wil investeren in een nieuw klein binnenvaartschip (tot 1000 ton).

Een sloopregeling is een instrument dat op Europees niveau ingezet kan worden als gedurende langere tijd sprake is van een ernstige verstoring van de markt als bedoeld in genoemde richtlijn 96/75/EG. Omdat die situatie zich in de huidige markt niet voordoet, is de inzet van een sloopregeling niet aan de orde.

11. Kom binnenschippers op kleine schepen tegemoet door vrijstelling van brugen havengelden.

Ik wil er op wijzen dat er op het Rijkswaarnet geen brug- of liggeden geheven worden. En voor de vaarwegen, ligplaatsen en bruggen die niet in het beheer zijn van de Rijksoverheid is het aan de vaarwegbeheerder om te bepalen of hij brug- of havengelden wil heffen. Door hetgeen ik verneem vanuit de sector en vanuit andere vaarwegbeheerders, is bij mij niet het beeld ontstaan dat er onredelijke tarieven worden gevraagd. Ik ben daarom niet voornemens om andere vaarwegbeheerders te vragen om een vrijstelling van de brug- en havengelden voor kleine schepen.

12. Er moet snel een actualisatie van het «Besluit laad en lostijden» komen voor marktconforme vergoeding voor overliggen wordt geboden.

Begin 2009 zal er een aangepast Besluit laad en lostijden worden opgesteld op basis van een voorstel van vervoerders en verladers, waarover zij momenteel overleggen. Hierbij wordt er van uitgegaan dat in de loop van 2009 het aangepaste besluit in werking zal treden met een uitwerkingsduur van maximaal 2 jaar met als doel dat partijen gedurende deze periode in de gelegenheid worden gesteld om zelfstandig afspraken over de laad- en lostijden te maken.

13. Besteed de elf miljoen euro, die het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) nodig acht aan extra subsidie voor:

- a. een bijdrage aan de ombouw van romp en roer van ten minste veertig procent;**
- b. roetfilters voor de binnenvaart;**
- c. apparatuur voor bepaling van de adviessnelheid. (voortvarend besparen).**

Het ECN-rapport dateert uit 2006. Inmiddels heb ik in november 2007 het startschot gegeven voor het programma Voortvarend Besparen. De geraamde kosteneffectiviteit van Voortvarend Besparen is een stuk hoger dan de voorstellen die ECN in zijn rapport doet. Overigens wijs ik erop dat maatregelen voor energiebesparing op termijn geld opleveren voor de eindgebruiker. Iedere ondernemer kan dus voor zichzelf uitrekenen welke

energiebesparende maatregelen voor hem geschikt zijn. VoortVarend Besparen is er o.a. op gericht om de bewustwording in de sector te vergroten en geeft ook de mogelijkheid voor een subsidie op apparatuur om het brandstofgebruik te optimaliseren.

14. Structureel 7,7 miljoen euro per jaar voor de achttien schippersinternaten.

De subsidiëring van de schippersinternaten valt onder de verantwoordelijkheid van de minister voor Jeugd en Gezin. Zoals de minister voor Jeugd en Gezin aangaf in het AO over de schippersinternaten van oktober 2007, heeft hij in het voorjaar van 2008 een besluit genomen over de toekomstige subsidie voor de sector schippersinternaten. In zijn brief van 12 juni 2008, (TK 29 214, nr. 32) heeft hij de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. Strekking van deze brief was het verhogen van de middelen voor subsidiëring van de schippersinternaten per 2008. In totaal gaat het in de periode van 2009 tot en met 2013 om gemiddeld circa € 2,3 mln per jaar extra, in vergelijking met de voortzetting van de situatie in 2007. Daarnaast neemt de sector de verantwoordelijkheid voor de wachtgelden over. De sector wordt hiertoe in staat gesteld door de toekenning van een bedrag van € 1,4 mln in 2009, jaarlijks aflopend met € 0,1 mln tot € 1,0 mln in 2013. Hierna wordt dit als vast bedrag uitgekeerd aan de sector. Over deze verhoging is overeenstemming met de sector bereikt. De Centrale Stichting Internaten voor Schippers- en Kermisjeugd (CENSIS) heeft aangegeven dat met deze maatregelen de sector de gelegenheid heeft de kwaliteit te verhogen.

15. Vergroot en verbeter het stelsel van vaarwegen.

Deze ambitie komt overeen met de ambitie van het kabinet. Het kabinet zet zich samen met de decentrale overheden in om een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren.

Om dat te bereiken wordt langs de volgende drie lijnen gewerkt:

1. Het (versneld) inlopen van achterstallig onderhoud
2. Het (selectief) functioneel verbeteren van rijksvaarwegen
3. Het gebiedsgericht samenwerken met decentrale overheden ter behoud en verbetering van regionale vaarwegen en binnenhavens.

Ad 1. Maatregel 9 uit de beleidsbrief binnenvaart: Versneld uitvoeren van het achterstallig onderhoudsprogramma vaarwegen.

Zoals is bevestigd in de begroting 2009 zal het kabinet in de periode tot en met 2016 de onderhoudsachterstand op de rijksvaarwegen wegwerken. Dit is vier jaar eerder dan aangekondigd in de Nota Mobiliteit. Het is niet realistisch dit reeds in 2012 gereed te hebben, gezien het omvangrijke pakket aan onderhoudswerkzaamheden.

Ad 2. Maatregel 11 uit de beleidsbrief binnenvaart: Vergroten/verbeteren vaarwegen: het MIRT

Naast het onderhoudsprogramma geef ik het vergroten en verbeteren van het stelsel van vaarwegen vorm via het MIRT-aanlegprogramma. Met het onderzoeken en (zodanig) oplossen van de in de Nota Mobiliteit aangekondigde en in het MIRT uit te werken knelpunten, pak ik de belangrijke knelpunten in het rijksvaarwegennet aan. Enkele belangrijke voorbeelden hiervan zijn: de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch, het vergroten van de capaciteit bij de Beatrixsluis en het opwaarderen van de Twentekanalen.

Ad 3. Maatregel 6 uit de beleidsbrief binnenvaart: Natte bereikbaarheid is de sleutel tot succes

De sleutel tot succes voor de binnenvaart is de beschikbaarheid van zogeheten natte vervoersrelaties. De Landelijke Markt en Capaciteiten Analyse-Vaarwegen (LMCA-vaarwegen) heeft aangetoond dat de focus niet alleen op een goed vaarwegennetwerk moet liggen. Het gaat om een ketenbenadering die gericht is op het opsporen van de zwakke schakels. Gebleken is dat de blijvende beschikbaarheid van mogelijkheden van open overslag aan het water in gevaar is (zie ook de reactie op punt 18). Daarom ben ik in het kader van de gebiedsgerichte aanpak van het MIRT dan ook in overleg met decentrale overheden om afspraken te maken over ontwikkelingen op het gebied van binnenhavens in relatie tot de rijksinvesteringen in vaarwegen. Het kabinet heeft € 62 mln. beschikbaar gesteld voor Quick wins voor verbeteringen van de infrastructuur van binnenhavens. In de Bestuurlijke Overleggen van eind oktober heb ik bekend gemaakt welke binnenhavenprojecten ik financieel ondersteun in het kader van de eerste tranche Quick-wins binnenhavens. In 2009 gaat de tweede tranche Quick-wins binnenhavens van start. Dus ook dit jaar kunnen provincies bij mij projectvoorstellen indienen. Begin 2010 zal ik de Quick-win regeling evalueren en besluiten of een eventueel vervolg zinvol is.

16. Creëer overslagterminals bij de overgang van grote naar kleine vaarwegen.

De marktanalyse voor de binnenvaart die Policy Research Cooperation in opdracht van Verkeer en Waterstaat in 2006 heeft uitgevoerd, heeft aangetoond dat met name het aantal keren overslag bepaalt of de binnenvaart op een traject kan concurreren met andere modaliteiten. Indien er sprake is van nat-nat relaties waarbij dus geen extra overslag nodig is, is binnenvaart nagenoeg altijd concurrerend. Indien er sprake is van één extra overslag met voor- of na transport dan bepalen de vervoersafstand en de vervoerde hoeveelheden of binnenvaart prijstechnisch nog de gunstigste modaliteit is. Indien er sprake is van twee of meer extra overslag handelingen dan is binnenvaart nog maar zelden aantrekkelijker dan weg- of spoorvervoer. Dit voorstel creëert een extra handeling en daarmee een extra schakel in het logistieke proces die sterk prijsverhogend zal werken op het vervoersprodukt binnenvaart. Hierdoor zal binnenvaart zich in veel gevallen uit de markt prijzen.

Mede door de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) is in ongeveer 15 jaar in Nederland een nagenoeg landsdekkend netwerk van containerterminals ontstaan. Dit netwerk strekt zich uit tot op de kleine vaarwegen. Denk hierbij aan de containerterminals in Veghel en Tilburg. Door middel van dit soort terminals kunnen alle regio's in Nederland containers vervoeren via de binnenvaart.

17. Zorg regionaal voor mobiele kranen die ingezet kunnen worden bij overslag.

Het slimmer en flexibeler inzetten van de modaliteit binnenvaart, met name op de kleinere vaarwegen, biedt inderdaad kansen. Voor het stimuleren van de binnenvaart op de kleine vaarwegen heb ik het SBIR instrument (Small Business Innovation Research) ingezet. Het idee van de SBIR-regeling is, de kennis van het bedrijfsleven te benutten en innovaties te stimuleren door middel van financiële ondersteuning vanuit de rijksoverheid. Ik heb bedrijven gevraagd om innovatieve voorstellen in te dienen. De ingediende voorstellen worden beoordeeld en geselecteerd door een onafhankelijke beoordelingscommissie. Ik heb recent twee voorstellen

gehonoreerd en de betreffende bedrijven gevraagd om hun innovatieve projecten uit te voeren.

- Dutch Logistic Development werkt aan de ontwikkeling van de «Barge-Truck» Dit zijn kleine eenheden die zelf in staat zijn tot manoeuvreren, waardoor de duwboot maximaal kan worden ingezet en de beschikbare laadruimte ontkoppeld is van het varende bedrijf. De BargeTruck wordt aangedreven door een emissiearme en zuinige voortstuwingsinstallatie.
- Mercurius Scheepvaart ontwikkelt op basis van een innovatief laad- en lossysteem (kleine schepen met een eigen kraan) en een franchise-formule een commercieel interessant klein schip en wil de binnenvaart aantrekkelijker maken voor nieuwe instroom van personeel uit andere sectoren. Het concrete doel is de bouw en exploitatie van 25 kleine, milieuvriendelijke binnenvaartschepen.

Indien mobiele kranen een oplossing vormen kan men gebruik maken van bovenstaand subsidie-instrument mits men aan de subsidievoorwaarden voldoet.

18. Regel via de uitgifte van bedrijventerreinen dat bedrijven met grote logistieke stromen die zich voor scheepsvervoer lenen, zich aan water moeten vestigen. Differentieer de grondprijzen, zodat vestiging aan het water relatief goedkoper is. Neem verder in de vergunningvoorwaarden bij bedrijven met een wateraansluiting op dat ze verplicht zijn om minstens vijftig procent van hun aan en afvoer via deze route te regelen.

De Landelijke Markt en Capaciteiten Analyse – Vaarwegen heeft aan het licht gebracht dat de grootste bedreiging voor het binnenlandse transport over water het wegvallen van (de bereikbaarheid en de inrichting van) binnenhavens is. Dus de aandacht en de zorg van de SP voor dit specifieke onderdeel in de keten is terecht. Echter, binnenhavens zijn in de meeste gevallen in eigendom en/of beheer van decentrale overheden of van een samenwerkingsverband van overheden en bedrijfsleven. Deze partijen zijn vrij hun eigen binnenhavenbeleid te bepalen. De Rijksoverheid beoogt regionale overheden te bewegen meer werk te maken van hun binnenhavens door middel van het Quick Win Programma Binnenhavens. Een voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen is dat de betreffende provincies en regio's een netwerkanalyse voor vaarwegen en binnenhavens opstellen die de basis vormt voor concrete projectvoorstellen.

Dit programma is een succes. Vrijwel alle regio's hebben inmiddels een netwerkanalyse ontwikkeld en veel voorstellen gedaan voor Quick Wins Binnenhavens, waarvoor het kabinet € 62 mln beschikbaar heeft gesteld. Na het doorlopen van de tweede tranche Quick-wins in 2009 zal het programma begin 2010 geëvalueerd worden.

19. Zorg voor mogelijkheden om van de ligplaats van het schip snel thuis te kunnen komen.

Ik ben mij bewust van het economische en sociale belang van ligplaatsen en de mogelijkheden om die goed met de auto te kunnen bereiken. In het MIRT-programma lopen daarom ook diverse verkenningen en planstudies voor de realisatie van ligplaatsen en overnachtingshavens. Bij de mogelijke inrichting daarvan wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan de landzijdige bereikbaarheid van de overnachtingsplaats en aan de mogelijkheid voor het afzetten van een auto op de kade. Daarnaast worden incidenteel auto-afzetplaatsen gerealiseerd, bv. als het kan worden meegenomen bij onderhoud van ligplaatsen of bij regionale initiatieven zoals recent bij Gorinchem.