

Vergaderjaar 2010–2011

**30 523**

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

**Nr. 49**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 14 februari 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 19 januari 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 november 2010 over het Eindrapport van de binnenvaart-ambassadeur (30 523, nr. 46);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 januari 2011 met de reactie op reacties van diverse partijen op het eindrapport «Advies Binnenvaartambassadeur» (30 523, nr. 47);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 januari 2011 over het tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart en quick wins binnenhavens (30 523, nr. 48);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 november 2010 over het verzoek van de commissie I&M om een reactie op de brief van rederij EVT van 25 augustus 2010 aan de minister van Verkeer en Waterstaat (2010Z17163);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2010 over de Kamervraag gesteld tijdens het algemeen overleg van 22 juni 2010 inzake gebruiksvergoeding Betuweroute en relatie met binnenvaart (22 589, nr. 308).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD) en Lodders (VVD).

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Dijkgraaf, Graus, Huizing, De Rouwe, Slob, Smeets en Snijder-Hazelhoff,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. De heer De Rouwe van de CDA-fractie en de heer Dijkgraaf van de SGP-fractie hebben helaas net te kennen gegeven dat zij verhinderd zijn doordat zij in de plenaire zaal nog bezig zijn met een debat over onderwijs. Dit debat loopt wat uit. Ik stel een spreektijd voor van zes minuten voor elke woordvoerder.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Afgelopen zaterdag stond de volgende kop boven het hoofdredactioneel commentaar in De Limburger: «Verdriet aan boord». Eén zin in dit commentaar trof mij bijzonder. «De binnenvaart heeft het moeilijk. Wat heet moeilijk: in de scheepsruimte stapelen wanhoop, bankroet en zwarte humor zich op». Zo'n hoofdredactioneel commentaar zet je natuurlijk aan tot denken. Is het zo angstaanjagend als geschetst wordt? Ik moet zelf constateren, met enerzijds het rapport van de binnenvaartambassadeur in de hand en anderzijds de gesprekken die ik heb gevoerd met binnenschippers, dat de situatie niet wanhopig is, want de toekomst van de sector ziet er goed uit. De sector is zeer kansrijk! Ik vond het commentaar dus te zwartgallig.

Op de korte termijn ligt het echter anders. De vervoerde volumes zijn terug op het niveau van het jaar 2008, maar de vrachtprijsontwikkeling blijft hierbij ver achter. Dit komt niet zozeer door de vraaguitval als gevolg van de kredietcrisis, als wel door de wildgroei van de scheepscapaciteit in de laatste jaren. Deze onbalans in de markt leidt op dit moment tot slechte resultaten voor binnenvaartondernemers.

De PvdA vindt het bijzonder jammer dat de NMa het oplegplan van het Crisisberaad Binnenvaart heeft verworpen en dat ambassadeur Verberk geen kortetermijncrisismanagement kan leveren. De PvdA hoort graag van de minister hoe absoluut deze afwijzing van de NMa is. Ziet de minister wellicht nog mogelijkheden? Is alles met de NMa besproken? Is alles aangeleverd? Heeft de NMa kortom tot een afgewogen oordeel kunnen komen?

Tot zover mijn bespreking van de korte termijn. Zoals gezegd, ziet de toekomst er zonnig uit, maar dan moet er wel hard gewerkt worden aan een aantal zaken. De verdeeldheid in de sector wordt door alle partijen als onwenselijk ervaren. Een proces van bewustwording is nodig om de schippers de meerwaarde van samenwerking concreet te laten ervaren. Gesprekspartners van onder andere het ministerie van deze minister moeten representatief zijn voor de binnenvaartsector. Pas dan kunnen grote stappen gezet worden in de ambities. Een binnenvaartschipper die wel inzag dat samenwerking van belang is, verwoordde het zo: «Als je niet aan tafel zit, wordt er ook niet voor jou gedekt». Dat is een eenvoudig gezegde, maar zo is het wel. Het is daarom belangrijk dat de sector zich organiseert en aan tafel komt. Dan kan er gesproken worden. Ik denk dat dit ook voor het ministerie van I en M van belang is. Kan de minister nog eens zeggen hoe zij dat denkt te stimuleren? Het lijkt de PvdA een goed idee om nieuwe afspraken te maken. Het Convenant binnenvaart loopt namelijk af. Er zijn meer dan voldoende onderwerpen die aangepakt kunnen worden in een nieuw convenant. Ik denk dan aan samenwerkingsverbanden, aan duurzaamheid, aan markttransparantie, aan een earlywarningsysteem voor overcapaciteit, aan een adequate infrastructuur, aan innovatie en aan educatie.

Over educatie merk ik het volgende op. Er is bij de huidige schippers helaas te weinig aandacht voor scholing en training, terwijl deze voor de uitbouw en voor het behoud van de positie van de binnenvaart cruciaal zijn. Veel schippers zien varen nog steeds als hun beroep, niet het ondernemen. Deze twee aspecten zouden beter moeten samengaan. Schippers hebben ondernemerskennis hard nodig. Een leven lang leren is belangrijk voor iedere sector. Daarom onderstrepen wij het belang ervan ook voor deze sector. Als we het hebben over onderwijs, moeten we ons niet alleen richten op de mensen die varen, maar ook op het instromend personeel. Ik heb met verschillende partijen gesproken. Zij voorzien alle dat de belangstelling voor de binnenvaart sterk afneemt. Ik hoor graag hoe de minister denkt over het belang van educatie.

De PvdA-fractie is van mening dat er blijvend aandacht voor duurzaamheid moet zijn, ook al is het nu crisis. De PvdA-fractie wil dat het ministerie ook de integraliteit in ogenschouw neemt. Dit betekent dat er gekeken moet worden naar het vervoer over het spoor, over het water en over de weg. Hoe kunnen deze vormen naast elkaar gelegd en met elkaar verweven worden?

Uit mijn betoog blijkt wel dat er genoeg te doen is. Het voornemen van de binnenvaartorganisaties is om binnen enkele maanden de mogelijkheden van nauwe samenwerking te hebben onderzocht. Een transitiecomité zou, onder de verantwoordelijkheid van de drie binnenvaartorganisaties, een rol kunnen spelen. Een onafhankelijke derde of vierde zou het proces moeten begeleiden. We hopen dat de minister hiervoor financiële middelen beschikbaar heeft. Geld is niet alleen belangrijk om het transitiecomité aan te jagen, maar ook om de langetermijnagenda van de ambassadeur uit te voeren. Heeft de minister hier iets voor over?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Kan ik uit deze vraag opmaken dat de Partij van de Arbeid vindt dat er geld nodig is? Als dat zo is – en dat lijkt mij geen rare conclusie – begrijp ik niet waarom de Partij van de Arbeid heeft gestemd tegen het bij de begrotingsbehandeling door de ChristenUnie ingediende amendement. Met dat amendement wilde de ChristenUnie een bedrag van € 250 000 juist voor dit proces beschikbaar stellen, zodat we gelijk aan de slag konden gaan.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Tijdens de begrotingsbehandeling van I en M zijn veel moties over de binnenvaart langsgelopen. We hebben al deze moties ondersteund. Ik heb het amendement niet meer precies op mijn netvlies, maar ik kan mij herinneren dat wij er niet voor hebben gestemd omdat wij het niet eens waren met de dekking.

De **voorzitter**: Mevrouw Smeets vervolgt haar betoog. Ze heeft bijna zes minuten spreektijd gehad.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik ben bijna klaar.

De heer **Graus** (PVV): Ik heb een advies voor mevrouw Smeets. Je kunt aan de indiener vragen om de dekking aan te passen, zodat je het amendement kunt steunen. Dat is wel zo collegiaal.

De **voorzitter**: Dat was geen vraag, maar een handreiking.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Ik bedank de heer Graus voor deze tip. Gistermiddag hebben wij een brief ontvangen over de quick wins. Mijn fractie heeft daar een aantal vragen over. In de brief staat «dat het resterende budget voor de quick wins binnenhavens niet op voorhand is uitgesloten van de invulling van de subsidietaakstelling uit het regeerakkoord». Hoe groot acht de minister de kans dat wij in het voorjaar het geld voor deze sector kwijt zijn? De PvdA-fractie is hier niet gerust op. Maar

laten wij uitgaan van het positieve geval, waarin het bedrag van 21 mln. wel beschikbaar is. Door cofinanciering wordt dit bedrag 42 mln. Hoe wordt dit bedrag verdeeld? De minister noemt in haar brief een aantal voorwaarden. Wij kunnen ons daarin vinden, maar ook als een aantal projecten voldoet aan deze voorwaarden, moeten we alsnog kiezen. Is het dan een kwestie van «wie het eerst komt, het eerst maalt» of mogen de fracties een wensenlijstje inleveren?

Mijn laatste opmerking betreft de historische vaartuigen. De minister heeft in haar brief gemeld hoe de vlag erbij hangt. Het ziet ernaar uit dat dit onderwerp goed geregeld is, op termijn weliswaar. Toch heb ik een vraag. Is er sprake van een afzwakking van de regels of is er sprake van een echte vrijstelling? Kunnen we ervan uitgaan dat de eigenaren van de historische vaartuigen niet op kosten zullen worden gejaagd, waardoor zij mogelijk zelfs niet meer zouden kunnen varen? Ik kom nu echt bij mijn laatste opmerking.

De **voorzitter**: U hebt al zeven minuten gesproken. Ik denk dat we nu beter kunnen afronden.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Dan ga ik ervan uit dat mijn collega's het nog zullen hebben over het debacle op de Rijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. We praten vanmiddag met de minister over een heel bijzondere sector, de binnenvaart. Deze sector is net als de andere transportsectoren een markt, maar de omstandigheden in de binnenvaart zijn wel heel erg bijzonder. Deze sector kent veel gezinsbedrijven. Ook is de omvang van het geïnvesteerde volume in de schepen in deze sector erg bijzonder. De binnenvaart zat in een diep dal. Ik heb de indruk dat de binnenvaart bezig is om uit dit dal te kruipen, al is de beeldspraak niet helemaal goed. We zijn er echter nog lang niet. Ik denk dat het goed is dat de politiek hieraan aandacht geeft.

De fractie van de ChristenUnie wil deze sector heel graag aandacht geven. Om die reden hebben we het rapport van de binnenvaartambassadeur met veel belangstelling bestudeerd op de dag dat het uitkwam. Ook later hebben we er met verschillende partijen en binnenvaartschippers over doorgesproken. Onze gevoelens bij het rapport zijn een beetje dubbel. Voor de lange termijn wordt structuurversterking aanbevolen. Ik constateer dat er brede steun is voor de voorstellen, maar deze moeten natuurlijk nog wel uitgewerkt worden. In hoeverre houdt de minister de vinger aan de pols en bekijkt zij of er stappen worden gezet?

Volgens het rapport is er geen mogelijkheid om op korte termijn tot crisisarrangementen te komen. Dit is wat onbevredigend. We weten dat een van de diepere oorzaken van de problemen de overcapaciteit is. Schippers die geen rol hebben gehad in het tot stand komen van de overcapaciteit, dragen er nu wel de lasten van. Alle nieuwe, grote schepen blijven wel in de vaart. Zij moeten nu tegen veel te lage prijzen varen. Voor hen is er eigenlijk geen oplossing. Ik vraag de minister om hierop in te gaan. Dit geeft namelijk geen goed gevoel.

Het is de vraag of de oplossingen die nu geboden worden voor de langere termijn het juiste medicijn voor de kwaal zijn. Er wordt veel verwacht van meer samenwerking, bijvoorbeeld in de vorm van langdurige contracten, coöperaties, meer markttransparantie en het ontwikkelen van een prijsindex. Dit is op zich prima, maar het heeft nauwelijks invloed op de lage prijzen en op de situatie waarin veel schippers nu zitten. Volgens de Europese organisatie van verladers en vervoerders is er sprake van ernstige marktverstoring. Dit is het gevolg van meer dan alleen een economische crisis. De vraag is hoe we dit met elkaar kunnen oppakken. Ziet de minister toekomst voor het zelfstandige gezinsbedrijf? Veel hangt af van de ruimte die zelfstandige schippers krijgen binnen de regels voor mededinging. Op dat terrein blijft heel veel in de lucht hangen in de

toekomstplannen van de minister. Het is nog niet volledig duidelijk wat op langere termijn wel of niet mag. De hulp van het ministerie van EL&I wordt bijvoorbeeld aangeboden. Met dit ministerie kan men hierover verder doorspreken. Graag hoor ik daarover iets meer van de minister. Een andere vraag is of met samenwerkingsverbanden, in welke vorm dan ook, kan worden voorkomen dat in de toekomst weer overcapaciteit ontstaat. Ik vraag om een reactie op de fundamentele kritiek van de CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart) dat oorzaak en gevolg hierbij door elkaar worden gehaald en dat het om de overcapaciteit gaat. Welke mogelijkheden ziet de minister om te voorkomen dat in de toekomst opnieuw een bubble van overcapaciteit wordt gecreëerd? Overigens hebben ook de banken hierin een rol gehad. De minister wil een openbare databank voor capaciteitsvermelding maken, maar moet er niet meer worden gedaan om de negatieve effecten van marktwerking te bestrijden?

De heer **Huizing** (VVD): De heer Slob spreekt over mogelijk ingrijpen van de overheid om overcapaciteit te beperken of te voorkomen. Hoe ziet de heer Slob dit in relatie tot allerlei andere marktsectoren, zoals het goedertransport? Als ergens een supermarkt geopend wordt, staat de overheid ook niet klaar om het winkeltje op de hoek op te vangen omdat het zo zielig is.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik beaam direct dat dit ingewikkeld is. Wij zijn vanmiddag bij elkaar om te bekijken wat wij binnen de bestaande verantwoordelijkheden en mogelijkheden kunnen doen om deze voor ons zo belangrijke sector een toekomst te bieden. Ik zal niet zeggen dat alles van de overheid verwacht mag worden. Ik constateer echter dat, ook in de reactie van de minister, het grote probleem van de overcapaciteit eigenlijk niet volledig wordt opgepakt. We mogen daarom met elkaar wel de vraag onder ogen zien, binnen de grenzen aan wat een overheid kan en moet, wat wij samen met de sector kunnen doen en welke stappen wij kunnen zetten. We hoeven niet direct de zakdoek bij de hand te houden, maar we moeten dit probleem wel heel reëel op tafel leggen en bekijken hoe we ermee verder moeten. Ik hoop overigens dat de VVD daarbij ook wil meedenken en dat zij niet te snel zegt dat men het maar moet uitzoeken omdat het nu eenmaal zo gaat in de markt. Ik ben begonnen te zeggen dat dit een heel bijzondere sector en een heel bijzondere markt is, ook gezien de structuur en de gezinsbedrijven die er onderdeel van zijn. Het is jammer dat er nu alweer discussie is over de werkwijze en de samenstelling van het transitiecomité. Wij hopen dat dit comité snel van start kan gaan en dat de minister daarbij een financieel duwtje in de rug kan geven.

Ik ben blij dat de minister de motie over de achterlandverbindingen die ik tijdens de begrotingsbehandeling heb ingediend, nu direct van commentaar voorziet. De minister ziet deze vooral als een vehikel om te komen tot een masterplan voor het Havenbedrijf Rotterdam, dat hierin het voortouw zal moeten nemen. Het gaat ons niet alleen om de containerbinnenvaart, maar om de hele sector. Het versterken van de achterlandverbinding is niet alleen een bedrijfseconomisch vraagstuk, maar ook een vraagstuk van ruimtelijke ordening. Het gaat om locaties voor havens en terminals en om de bereikbaarheid van deze locaties. Het gaat er ook om dat distributiebedrijven die aan het water liggen en nu alleen over de weg transporteren, worden verleid om over het water te gaan vervoeren. Ik hoop dat de minister hierin een iets actievere rol krijgt dan alleen het initiatief neer te leggen bij het Havenbedrijf Rotterdam, hoe belangrijk dit bedrijf daarbij overigens ook is.

Ik kom te spreken over de financiën. We betreuren het dat ons amendement, dat zo mooi op maat was gemaakt en een heel solide dekking had – het ging om € 250 000, niet om miljoenen – onder andere door de

tegenstem van de PvdA en de VVD het niet gehaald heeft. We hopen dat de minister in de plooiën van haar begroting wat geld vindt om de binnenvaart te stimuleren. In de luchtvaart wordt veel meer geld gestoken, ook door de overheid. De binnenvaartsector verdient het dat we wat smeermiddel, in dit geval euro's, inzetten.

Het advies van de binnenvaartambassadeur gaat vooral over de softe infrastructuur. Er zijn echter ook knelpunten in de harde infrastructuur, bij diverse sluizen. Als ik de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses) goed bekijk, zie ik dat tot 2020 zo'n zeven nieuwe knelpunten worden verwacht. Het zou mooi zijn als deze onderdeel worden van de afwegingen die wij in de komende maanden zullen moeten maken, waarvoor maar weinig middelen beschikbaar zijn. Dit kan mede een oplossing zijn om de druk op het wegennet wat te verlichten. De Kamer heeft door middel van moties daarom gevraagd. Ik hoop dat daar wat tussen zal zitten bij de prioritering.

We hebben wat zorgen over het verwijderen van de oeverbescherming bij de Maas en de Gelderse IJssel. Voor het maken van natuurvriendelijke oevers is deze ingreep niet noodzakelijk. Ook in de stroomgebiedbeheersplannen wordt niet gesproken over het geheel uit het steen halen van deze oevers. Daar gaat het namelijk om. Misschien is het goed om dit plan toch nog eens te heroverwegen. Ik zou er blij mee zijn als de minister dit straks zou oppakken, ook al trekt ze niet direct conclusies.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Gelukkig hebben we het eindelijk weer over de binnenvaart. De SP-fractie vindt dat deze sector ernstig onderbelicht is. De binnenvaart is niet alleen onderbelicht als oplossing voor de files, maar ook wat betreft de drama's die zich binnen de sector nog steeds afspelen. De binnenvaart is namelijk keihard geraakt door de economische crisis. Deze harde klap is nog steeds niet overwonnen. Er is sprake van een enorme overcapaciteit en een vrachtprijs die jarenlang grof onder de kostprijs heeft gelegen en nog steeds ligt. Dit leidt nog steeds tot oneerlijke situaties.

Deze crisis is mede veroorzaakt door de banken. Als je het over de banken en de crisis hebt, denkt iedereen aan de mondiale crisis. In dit verband wil ik echter ook wijzen op de rol die de banken hebben gespeeld bij het creëren van de huidige overcapaciteit en het verlengen van de crisis in de binnenvaart. Schippers die vóór de crisis bij banken aanklopten voor een krediet, werden in feite overgehaald om volledig onverantwoord miljoenen euro's te lenen voor de aanschaf van grote nieuwbouwschepen. Hoe gaat de minister de banken overhalen om alsnog hun verantwoordelijkheid te nemen? Op dit moment worden vele schippers die eigenlijk failliet zouden zijn gegaan, opgehadeld met nog meer schulden. Zo worden zij verplicht om door te varen onder de kostprijs. Deze vorm van oneerlijke concurrentie blijft de neerwaartse spiraal versterken en houdt de vraagprijs problematisch laag.

De heer **Huizing** (VVD): Ik vind dit een vrij forse beschuldiging. De heer Bashir zegt dat banken schippers overgehaald hebben om maar te tekenen voor heel grote leningen, alsof mensen daarin geen eigen verantwoordelijkheid hebben. Ik kan mij voorstellen dat schippers met een ondernemingsplan naar de bank gaan en om financiering vragen. Het doet mij pijn dat de heer Bashir de schuld eenzijdig bij de banken neerlegt. Kan de heer Bashir dit substantiëren? Ik vind de beschuldiging namelijk vrij ernstig.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb met schippers gesproken. Als nieuwe woordvoerder op dit terrein heb ik de afgelopen weken ook werkbezoeken afgelegd binnen de binnenvaart. Ik heb bijvoorbeeld schippers gesproken die naar de bank zijn gegaan met een verzoek om een klein krediet. Dit werd geweigerd, maar de schippers werden in feite gedwongen om

miljoenenkredieten te nemen. De schippers kregen het advies om een groter schip te nemen, omdat dat volgens de bank wel rendabel zou zijn. Uiteraard hebben schippers zelf ook een verantwoordelijkheid en moeten zij kiezen of zij ingaan op het voorstel van een bank. Maar als je toekomst ervan afhangt en als de bank aan jou de keuze voorlegt om voor een nog groter krediet te gaan, is er eigenlijk geen sprake meer van een keuze, maar van een verplichting. Ook mijn volgende vraag aan de minister plaats ik in dit kader. Hoe kunnen we voorkomen dat dit nog eens gebeurt? Is de minister bereid om onderzoek te doen naar de financiering binnen de binnenvaart? Wil zij lessen trekken uit de gemaakte fouten, om een volgende crisis voor te zijn?

De enige maatregel die de politiek tot nu toe heeft genomen, is de instelling geweest van een commissie die moest zoeken naar oplossingen. Het is daarom goed dat het rapport van de binnenvaartambassadeur er nu ligt. Wij onderschrijven een aantal conclusies uit het rapport van harte. Ik zal met het oog op mijn beperkte spreektijd stilstaan bij in ieder geval twee punten uit het rapport.

Ik begin met de enorme versplintering van de belangenbehartiging voor de binnenvaart. Volgens de SP-fractie werkt dit contraproductief. Een nieuwe, krachtige brancheorganisatie biedt volgens ons een grote meerwaarde. Voorwaarde is wel dat de nieuwe organisatie gedragen wordt door een meerderheid van de schippers, verladers en andere betrokken partijen. De SP-fractie is zich er uiteraard van bewust dat dit een enorm grote klus is. Hoe gaat de minister van Infrastructuur en Milieu, voor wie binnenvaart een belangrijk onderwerp is, ervoor zorgen dat deze organisatie opgezet wordt en hoe gaat zij de eenheid binnen de binnenvaart bevorderen?

De SP-fractie vindt ook dat er extra aandacht moet komen van de diverse overheden om te komen tot betere voorzieningen en inpassingen van havens en vaarwegen. Aan nieuwe en bestaande projecten moeten bijvoorbeeld duidelijke eisen en voorwaarden worden gesteld, die de binnenvaart structureel kunnen versterken. Industrierreinen moeten bijvoorbeeld niet worden aangelegd bij kruispunten van wegen, maar bij kruispunten van vaarwegen. Hoe gaat de minister dit voortaan concreet bevorderen?

Mijn fractie heeft ook kritiek op het rapport. Het rapport blinkt namelijk uit in het benaderen van de binnenvaartsector volgens het traditionele marktmodel. In het rapport staat dat individuele schippers zich moeten gaan onderscheiden. Dat onderscheid kan volgens mij eigenlijk alleen gemaakt worden op vrachtprijzen, die juist de bron van alle problemen zijn. Wat is precies de cultuuromslag waarover gesproken wordt? Kan de minister uitleggen wat zij daaronder verstaat en welke maatregelen zij gaat nemen om deze cultuuromslag te verwezenlijken?

Met name het negende actiepunt roept veel vragen op. Kleine schepen moeten een meer rendabele exploitatie kunnen gaan voeren. Er moet volgens de SP-fractie juist speciale aandacht komen voor deze schippers. Zij zijn namelijk een essentiële schakel binnen de keten van de goed en fijnmazig vertakte binnenvaart. Deelt de minister de opvatting van de SP-fractie dat het kleine schip onmisbaar is in de binnenvaart? Is de minister bereid om een nieuw concreet actieplan te maken, dat gericht is op een zekere toekomst voor het kleine schip?

Het kabinet heeft de laatste tijd veel aandacht besteed aan het goederenvervoer per spoor. De binnenvaart blijft een ondergeschoven kindje. De IJssellijn en de Twentelijn zorgen niet alleen voor hoge kosten, maar ook voor veel overlast. Het is extra vreemd als wij bedenken dat er parallel langs deze beoogde spoorwegen prachtige waterwegen lopen, die veel ruimte en capaciteit bieden. Wat de SP-fractie betreft moeten we vaker kijken naar de mogelijkheden van de binnenvaart en moet de overheid niet schromen om daarin te investeren. Kan de minister uitleggen hoe zij in dit verband handen en voeten zal geven aan de aangenomen motie-

Bashir/Dijksma, waarin wordt verzocht om de binnenvaart te stimuleren? Ik vraag om een duidelijk antwoord met concrete voorbeelden van zaken die zij van plan is om uit te voeren.

De SP-fractie is erg blij met de aandacht voor de toekomst van de binnenvaart. Er zitten zeker goede voorstellen bij, maar de SP-fractie ziet graag concrete voorstellen die op korte termijn een oplossing kunnen bieden voor de binnenvaart, zodat de binnenvaart een zekere toekomst tegemoet kan zien.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik voel mij zeer met de heer Bashir verbonden door de warmte voor de binnenvaart die hij in zijn betoog uitstraalt. Ik vind wel dat hij vrij algemeen blijft. De heer Bashir vraagt de minister om allerlei plannen te maken en concrete acties te ondernemen, maar ik heb van hem nog geen voorbeelden gehoord. Ik ben oprecht benieuwd waar de heer Bashir concreet aan denkt. Wat moet er op korte, misschien ook op langere, termijn gebeuren om deze sector een toekomst te geven en de gezinsbedrijven op de kleinere schepen varende te houden?

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het er niet mee eens dat ik het helemaal algemeen heb gehouden. Ik heb het ten behoeve van de minister een beetje open gehouden, zodat zij zelf met een invulling kan komen. Ik heb zelf echter ook een paar dingen genoemd. Ik heb opgeroepen om te bekijken hoe de verschillende organisaties bij elkaar kunnen komen om de versterking van de belangenbehartiging te verwezenlijken. Veel belangrijker vind ik het nog om de overcapaciteit tegen te gaan. Deze overcapaciteit wordt in stand gehouden doordat banken bijna failliete schippers door laten varen onder de vrachtprijs. We kunnen banken bijvoorbeeld aanspreken op hun verantwoordelijkheid. We moeten vooral naar de toekomst kijken. Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit in de toekomst niet meer gebeurt? Heel belangrijk is het ook dat de overheid bij belangrijke beslissingen, zoals bij investeringen in het goederenvervoer per spoor, tegelijkertijd veel meer kijkt naar de binnenvaart. Ik heb gewezen op de IJsselijn en de Twentelijn. Daar liggen heel mooie vaarverbindingen die gewoon benut kunnen worden. Er is veel capaciteit en de schippers vragen hierom. Ik heb genoeg aangedragen. Ik wil bovendien wijzen op het rapport van de SP hierover, «De schipper aan het woord». Daarin komen heel veel voorstellen naar voren. De minister kan hier genoeg voorstellen uithalen om mee aan de slag te gaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Bashir legt de vinger bij de banken. Ik heb ze zelf ook genoemd en constateer ook wat er gebeurd is bij de banken. Wat de heer Bashir zegt, heeft allemaal betrekking op de toekomst. Op dit moment hebben schippers hun schepen en is er sprake van overcapaciteit, doordat de prijzen zo laag zijn. Dat kunnen we niet heel snel doorbreken. Wat denkt de SP-fractie hieraan op korte termijn te kunnen doen?

De heer **Bashir** (SP): Ik zie het als marktverstoring dat banken schippers verplichten om onder de kostprijs te varen. Het is interessant een SP-woordvoerder te horen spreken over marktverstoring. Schippers hebben een eigen verantwoordelijkheid. Daar wees mijn VVD-collega zojuist al op. Maar ook banken hebben een verantwoordelijkheid. Zij hebben de leningen roekeloos versterkt, waardoor zij de overcapaciteit mogelijk hebben gemaakt. Volgens mij is er dus maar één conclusie mogelijk, namelijk dat iedereen zijn verantwoordelijkheid moet nemen. De schippers hebben hun verantwoordelijkheid genomen door heel lange tijd onder moeilijke omstandigheden te blijven werken. Nu moeten ook de banken naar voren komen en toegeven dat zij fouten hebben gemaakt,



doordat zij te veel kredieten hebben verstrekt. Zij moeten ophouden om de schippers te verplichten om onder de kostprijs te blijven varen.

De heer **Huizing** (VVD): Het alternatief is dat banken zeggen: oké, dan vaart u niet meer. Dan zijn er überhaupt geen inkomsten meer. Dan trekken de banken ook het krediet in en is iedereen gedwongen om de schepen bij executie te verkopen. Vervolgens ligt er een soort scheepskerkhof vol met ongebruikte binnenvaartschepen. Dan zijn heel veel mensen voor de rest van hun leven out of business. Is de heer Bashir het met mij eens dat de banken hun medeverantwoordelijkheid juist nemen door zeer coulant te zijn ten aanzien van het afdwingen van de aflossing en rentebetalingen? Ik denk dat zij daarmee al een behoorlijke bijdrage leveren aan de instandhouding van deze sector.

De heer **Bashir** (SP): Uit de interruptie van mijn VVD-collega maak ik op dat hij het opneemt voor de banken. Ik wil wijzen op het roekeloze gedrag van de banken, doordat zij leningen toch hebben verstrekt. Nu zitten we met de gebakken peren en moeten we zoeken naar oplossingen. De oplossing voor de schippers die hun pensioen en hun investeringen in de schepen hebben zitten, is in ieder geval niet dat zij gedwongen worden om over te gaan tot veiling. In het verleden zijn er fouten gemaakt. Men moet ermee ophouden om de markt te verstoren en de neerwaartse spiraal te versterken door schippers te verplichten om onder de marktcondities te blijven varen. Overigens overweeg ik om door middel van een motie een uitspraak van de Kamer te vragen, opdat het kabinet actie onderneemt tegen de banken.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Het toeval wil dat ik nog wel eens wat doe op het gebied van financieel toezicht. Ook dan heb ik vaak discussies met collega's over de verantwoordelijkheid van banken. Ook uit mijn omgeving merk ik hoe makkelijk alles nu wordt afgeschoven op de bankensector. Die zou de verantwoordelijkheid hebben en de schuld dragen, alsof er geen partij was die met een vraag kwam en uiteindelijk zijn handtekening heeft gezet. Overigens vind ook ik dat de bankensector een heel brede verantwoordelijkheid heeft. Ik ben blij om te zien dat de bankensector deze verantwoordelijkheid wil nemen. Daarmee laat de sector zien dat zij schuld heeft aan de huidige situatie. Zij is echter niet de enige schuldige.

Ik dank de minister voor haar reactie op het eindrapport van de binnenvaartambassadeur. Haar reactie is helder. Net als andere sectoren heeft ook de binnenvaart last van de crisis, misschien wel wat meer dan andere sectoren. We zijn er blij mee dat de vraag zich herstelt. In de afgelopen jaren is het aanbod van schepen gegroeid door een nieuwbouwgolf. Ik constateer dat er nog een disbalans bestaat tussen de vraag en het aanbod. Deze disbalans zal de komende tijd nog wel aanhouden. Helaas heeft dit gevolgen voor de marges.

Het positieve is dat het rapport ook laat zien welk enorm potentieel de binnenvaart heeft als modaliteit voor goederenvervoer. Vervoer per schip is relatief schoon, goedkoop en betrouwbaar. Ik kijk er als ondernemer naar van de buitenkant. Mijn handen jeuken eigenlijk om iets met de binnenvaart te gaan doen. Wat een mogelijkheden zijn er!

Gelukkig constateren wij dat ondanks de kortetermijnproblemen het aantal faillissementen beperkt blijft. Kortetermijnmaatregelen om de capaciteit te beperken zijn volgens het rapport niet nodig. Wij delen deze conclusie met de ambassadeur en de minister.

Voor de lange termijn zijn maatregelen wel degelijk nodig, als de sector zijn potentieel tenminste wil benutten.

Volgens de VVD is de overheid er om kansen te creëren en vooral om te faciliteren. De sector zal deze kansen zelf moeten pakken. Dat is voor de VVD-fractie een punt van zorg. Alle spelers onderschrijven grosso modo

de conclusies en aanbevelingen van de heer Verberk. Toch is men terughoudend ten aanzien van de samenwerking. Dat zie je grappig genoeg ook bij de vertegenwoordigende organen, terwijl dit organisaties zijn die ooit zijn voortgekomen uit de wens om samen te werken. Dat zou toch iets moeten zijn wat zij goed kunnen.

Als de binnenvaartsector de kansen wil benutten en pakken, zullen ego's ondergeschikt moeten worden aan het grotere belang. Voor de VVD-fractie is dit een voorwaarde voor ondersteuning door de overheid. Is de minister dit met ons eens? Wij zijn uiteraard blij met de 2 mln. voor het educatieprogramma. Ook zijn wij er blij mee dat de minister samen met haar collega van Economische Zaken bereid is om kennis, kunde en ervaring uit de verschillende disciplines beschikbaar te stellen. In het rapport valt ons op dat infrastructuur niet genoemd wordt als randvoorwaarde voor succes. Op dit moment is de situatie dat de infrastructuur succes ook niet in de weg staat. Toch zijn er enkele knelpunten. Tijdens het MIRT-overleg hebben wij hierover al van gedachten gewisseld. Wij vragen daarvoor opnieuw de aandacht van de minister.

De sluis van Delfzijl is een van de knelpunten. Het is een beetje het verhaal van de kip en het ei. Het wordt pas als een knelpunt gezien als meer dan 10 000 vaarbewegingen per jaar door een sluis gaan. Daar zitten we nog niet aan. Als de sluis een belemmering is voor de doorvaart, zullen we de 10 000 vaarbewegingen nooit halen, doordat te weinig mensen ervan gebruik willen maken. Tot slot vragen wij aandacht voor de regelgeving. Daaraan kan de overheid absoluut een bijdrage leveren. Hoe minder regels die de zaak belemmeren, hoe beter. Een paar regels voor de binnenvaart werken belemmerend. Een voorbeeld is de regelgeving rond het afvalvervoer. Iedere lidstaat stelt zijn eigen regime vast. Dat geeft alleen maar extra administratieve lasten. Daarnaast is vooral Nederland erg lastig. De NIWO-regeling is extra streng en belastend. Je moet bijvoorbeeld een verklaring omtrent gedrag inleveren. Ook moet je bankgaranties afgeven, etc. Wil de minister hiernaar kijken en aan ons laten weten in hoeverre zij de binnenvaart van dienst kan zijn met goede regelgeving?

Om aan mevrouw Smeets tegemoet te komen, noem ik het debacle op de Rijn. Ik had het niet in mijn spreektekst verwerkt, maar wil het er toch over hebben. Het debacle op de Rijn helpt de binnenvaart niet. Uiteraard gaat veiligheid boven alles, maar wij zouden het zeer op prijs stellen als de minister de vinger aan de pols houdt en ervoor zorgt dat het varen aldaar geen dag langer dan noodzakelijk beperkt wordt. Wij hebben uiteraard vertrouwen in onze Duitse burens.

Ik maak een overstapje naar Terschelling. Ook dat staat op de agenda. Al jarenlang is er gedoe over het passagiersvervoer per schip van en naar Terschelling. De ene keer lijkt concurrentie toegestaan, maar de andere keer blijkt dat dit niet zo is. Varen mag, maar aanleggen is weer lastiger of mag zelfs niet. Nu eens worden de mogelijkheden verruimd voor een tweede partij, dan weer duurt het meer dan een jaar voordat dit praktijk is. Het is kortom een enorm steekspel. Ik weet niet wie gelijk heeft, maar ik vraag de minister wel of hierin voor eens en altijd helderheid kan komen, zodat alle partijen weten waar zij aan toe zijn. Dat is voor hun nachtrust en voor hun onderneming veel beter.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb twee korte vragen. De heer Huizing vraagt of de minister het met de VVD-fractie eens is dat ego's ondergeschikt moeten worden gemaakt. Misschien is het handig als hij even wat rugnummers noemt voor de minister en voor de leden van de commissie, want dan weten we over wie we het hebben. Hij vindt de reactie van het kabinet op het rapport van de binnenvaartambassadeur erg helder, maar ik vind zelf dat niet zo helder is in welke richting het samenwerken bij commerciële activiteiten verder moet, omdat dan al snel de mededingingswetgeving om de hoek komt kijken. Eigenlijk laat de minister dat

liggen. Zij zegt dat zij wel wat adviezen wil geven, als dat nodig is, maar het is op de lange termijn niet helder wat wel of niet mag. Hoe ziet de VVD-fractie dat? Past dat bij de opvatting dat de regels aangepakt moeten worden?

De heer **Huizing** (VVD): De opmerking over de helderheid van de reactie laat ik maar even voor wat zij is, omdat dat een relatief begrip is. Wat voor u niet helder is, is voor mij misschien wel helder en andersom. Wat de laatste vraag betreft, samenwerken is absoluut noodzakelijk. Als je kijkt naar andere marktsectoren, die niet met transport te maken hebben, zie je dat men in de afgelopen veertig jaar genoodzaakt werd om te gaan samenwerken. De marktwerking heeft daar uiteindelijk enorm aan bijgedragen. Dat gaat soms met pijn gepaard, maar uiteindelijk komt het de sector ten goede. Bij de retail struikelde je veertig jaar geleden nog over de familiewinkeltjes op de hoek, maar die bestaan bijna niet meer en we kunnen ze ons al bijna niet meer herinneren. Zo ontwikkelt iedere sector zich. Het is ook zeer onverstandig als je jezelf probeert te dwingen, met behulp van de overheid, om een status quo te handhaven die uiteindelijk niet goed is voor een sector, dus in die zin moet er worden samengewerkt. De heer Slob vroeg ook om rugnummers, maar die ga ik niet noemen. Je merkt dat er organisaties zijn, niet alleen in deze sector, die al jaren een rol vervullen en het ontzettend lastig vinden om die rol op te geven, de macht of verantwoordelijkheid te delen met anderen en compromissen te sluiten. In het verleden zijn er al verschillende pogingen gewaagd om samen te werken. Dat is niet gelukt, en dat vind ik veelbetekend. Volgens mij heeft dat alles met ego's te maken.

De heer **Bashir** (SP): De heer Slob zei net dat mijn bijdrage algemeen was gebleven. Ik heb heel goed geluisterd naar de inbreng van de VVD-fractie en ik heb eigenlijk weinig gehoord. Is de VVD niet de partij die voor de ondernemers opkomt? De kleine schippers, maar ook de grote, zijn bij uitstek ondernemers. Mijn vraag is dan ook wat de VVD-fractie die ondernemers, die nu flink in de problemen zitten, te bieden heeft.

De heer **Huizing** (VVD): Het is grappig dat u denkt dat de VVD in die zin voor ondernemers is dat wij ze als zij in de problemen zitten, als een soort lieve moeder uit de modder trekken en een pleister op de knie plakken. Nee. Wij zien de overheid als een faciliterend orgaan. Wij zorgen ervoor dat iedereen gelijke kansen heeft, maar dan moeten ondernemers die kansen ook zelf pakken. Ik wil het er met de minister over hebben in hoeverre wij er als overheid voor kunnen zorgen dat regelgeving niet nodeloos belemmerend is, dat er voldoende vaarwegen zijn, dat er voldoende doorstroming is, zodat een binnenvaartondernemer in staat is om zijn onderneming te runnen, maar voor de rest zal hij het vooral zelf moeten doen. Wanneer wij de binnenvaart gaan ondersteunen zoals wordt gesuggereerd door de heer Bashir en ook een beetje door de heer Slob, denk ik dat er nog heel wat andere sectoren op de stoep zullen staan voor hulp van de overheid. Dat willen wij niet, maar dat betekent niet dat ik de binnenvaartsector niet een ontzettend warm hart toedraag, want dat doe ik wel degelijk.

De **voorzitter**: De schrik slaat mij om het hart, want er schuiven nog twee woordvoerders aan. Ik heb veel interrupties toegelaten.

De heer **Bashir** (SP): Ik zou graag een vervolgvraag willen stellen.

De **voorzitter**: Laten we nu wel besluiten dat dit de limit is van de interrupties.

De heer **Bashir** (SP): Dat kan. Even terug naar wat de woordvoerder van de VVD-fractie net zei, namelijk dat de overheid die mensen die in de modder zitten, daar niet uit moet trekken. Daar ben ik toch een beetje van geschrokken. Toen de overheid al die kredietgaranties gaf, hebben wij zeker bijgedragen aan het verder in de modder raken van die mensen, en nu moeten we toch met een oplossing komen. Je kunt niet stellen dat de markt het zelf moet oplossen, want van marktwerking was voorheen dankzij overheidsingrijpen ook geen sprake. Mijn vraag blijft: is dit alles?

De heer **Huizing** (VVD): Om te beginnen geloof ik niet dat wij er als Kamerleden voor zijn om hier concrete oplossingen te bieden. Als ik die allemaal zou weten, zou ik hier de deur uit stappen en morgen weer gaan ondernemen, want dan zou ik wel zeker weten dat ik rijk werd. Wij hebben daar een ministerie voor dat faciliteert en wij hebben een ondernemersgroep die zelf als geen ander weet hoe zij het zou moeten doen. De overheid neemt die verantwoordelijkheid ook. Er zijn kredietgaranties gegeven, waarbij de banken een rol hebben gespeeld. Het resultaat daarvan is dat binnenvaartondernemers in financiële problemen zitten, maar de banken zijn gelukkig en noodzakelijkerwijs zeer coulant met de betalingsregelingen. Ik denk dat zij daarmee laten zien dat zij ook hun verantwoordelijkheid nemen, en de overheid helpt hun daarbij.

De heer **Graus** (PVV): Mevrouw de voorzitter. Er is al veel gezegd. Wat betreft het debacle op de Rijn sluit ik mij aan bij de voorgaande sprekers. De VVD-fractie noemde een aantal belemmeringen waar ik mij bij aansluit. Ik zal er nog enkele noemen. Er is gesproken over de banken wat betreft de vraag wie wel of niet schuld heeft. Ik heb zelf in het afgelopen jaar in een onderzoekscommissie naar de banken gezeten en wij hebben daar een rapport over geschreven. Daaruit komt naar voren dat de banken er wel terdege schuldig aan zijn. Nu dat rapport openbaar is, mag iedereen dat zeggen. Dat hoeven we niet onder stoelen of banken te steken. Door de PvdA-fractie is gesproken over schipper zijn als beroep, maar niet als ondernemer. Ik begrijp dat niet. Ik denk dat schippers niet alleen stuurman zijn, maar ook ondernemers, want zij hebben een eigen schip. Ik heb alle vertrouwen in de schippers, maar ik vind dat deze mensen bij deze zware economische crisis toch meer ondersteuning van de overheid dienen te krijgen. Ik zal dadelijk vertellen waarom en op welke vlakken.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Deze interpretatie van mijn betoog klopt niet. Ik heb gezegd dat de binnenvaartschipper in het algemeen echt gericht is op zijn beroep als vervoerder. Dat is prima, maar er moet ook worden gewerkt aan enkele ondernemerskwaliteiten die van belang zijn. De strekking van mijn betoog was dat dit in balans moet zijn.

De heer **Graus** (PVV): U hebt nu een woordje toegevoegd waardoor het wat duidelijker wordt. Daar ben ik heel dankbaar voor, want dan kan ik vannacht rustig slapen. Het gaat erom wat naar mijn mening de taak van de overheid is. Die kredietgaranties zijn allemaal heel leuk en aardig, maar in de praktijk schijnt het gewoon niet te werken. Los van het feit dat heel veel vaders hun schip niet meer durven over te dragen aan hun zoon, merk je dat ze problemen hebben om krediet te krijgen. De minister kan beter weten dan ik, als eenvoudige volksvertegenwoordiger, of het zo werkt. Als dat zo is, vind ik dat zij zich er wel mee dient te bemoeien, want zij is toch ook de engelbewaarder van onze schippers. Ik vind dat zij dan wel moet ingrijpen, terwijl ik ook niet altijd voor overheidsbemoeienis ben. Waar we wel iets aan kunnen doen, is de bemoeienis vanuit Europa, zoals de nare zwavelreductie-eis. Die bemoeienis wensen wij niet. We hebben onze minister nodig om vanuit Nederland keihard te knokken tegen onnodige wet- en regelgeving en administratieve lasten. Er wordt al jaren beloofd om deze nu eindelijk te beperken, maar daar kan zij niets

aan doen. Ik kom dadelijk nog terug op de snelheidsbeperkingen, die ook weg moeten. Ze dienen geen enkel doel, behalve de veiligheid. Het is onzin als het gaat om het milieu, gezien het feit dat alle fabrieken, vliegtuigen, mensen, dieren, auto's en schippers maar voor een paar procent debet zijn aan de milieuvervuiling. Ik zou zeggen: mogelijk een minder goed milieu, om de linkse kerk ook een beetje tevreden te stellen. Het heeft toch geen zin om die paar procent te willen beïnvloeden? Dat is toch eigenlijk een farce? Daar moeten we helemaal geen geld en tijd in steken en die schippers niet mee gaan belemmeren, want die mensen hebben wel wat beters te doen.

Dan kom ik op het rapport van de binnenvaartambassadeur. Ik was verheugd om te lezen dat de binnenvaartsector volgens het rapport gelukkig in staat blijkt om op eigen kracht het hoofd boven water te houden, wat hier bijna letterlijk moet worden genomen. Maar hoe staat het met het masterplan voor achterlandverbindingen? Ik ben voor het eerst woordvoerder op dit terrein, dus ik heb mogelijk iets gemist. Zo niet, dan hoor ik hierop graag een reactie van de minister.

Hoe en op welke termijn gaat de minister eventuele knelpunten in de infrastructuur oplossen? Een heel sympathiek voorstel is om niet alleen de spreekbuizen van de schippers daarbij te betrekken, maar om als minister zelf door heel veel werkbezoeken in contact te treden met de schippers en deze aan de denktank te laten deelnemen. Zoals er belangenverenigingen zijn voor boeren, zijn deze er ook voor schippers, maar die vertegenwoordigen vaak niet de stem van de massa van de schippers. Ik wil echt dat de schippers daar bilateraal bij betrokken worden. Hoe staat de minister daarin? Ik ben reuze benieuwd waar de denktank uit bestaat.

Is de minister bereid te onderzoeken of de percentages die zijn vastgesteld voor de modal shift voor het goederenvervoer wel haalbaar zijn? In het havendebat dat onlangs is gehouden, bleek dat er door de sector enorme vraagtekens bij worden gezet. Er was een hele discussie over de vraag of vrachtwagens of binnenvaartschepen slechter, of liever gezegd minder goed zijn voor het milieu, maar ook dit is een wassen neus, gezien mijn eerdere betoog. Het gaat om enkele procenten. Als je dan gaat werken met honderdsten van die procenten om aan te geven wie er schoner zijn, dan zeg ik: daar moeten we ons helemaal niet mee bezighouden ten tijde van deze verschrikkelijk zware crisis.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Heb ik het goed begrepen dat de inbreng van de PVV-fractie is dat het niet uitmaakt of je per vrachtwagen vervoert of per schip?

De heer **Graus** (PVV): Dat hebt u niet goed begrepen. Waar het mij om gaat, is dat de discussie of een vrachtwagen of een binnenschip schoner is, zinloos is, in wiens voordeel deze ook uitvalt. Ik noemde al de fabrieken, vrachtwagens, auto's, koeien, varkens en mensen. Het gaat om enkele procenten, terwijl meer dan 95% wordt beïnvloed door de evolutie van de aarde, vulkanen en dat soort zaken. Waar zijn wij mee bezig als wij bekijken of de discussie over die paar procenten, en ook nog honderdsten daarvan, moet uitslaan in het voordeel van vrachtwagens of van binnenvaartschepen? Dat is een zinloze discussie.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Het is jammer dat u het niet eens bent met de organisaties van de binnenvaartschippers en de binnenvaartschippers zelf, want zij zijn ervan overtuigd, en de Partij van de Arbeid ook, dat het een groot goed is voor het milieu, als we meer over water kunnen vervoeren.

De heer **Graus** (PVV): U wilt mij in de schoenen schuiven dat ik daarop reageerde, maar dat doet er helemaal niet toe. Het gaat er helemaal niet om wie er beter is. We voeren nu een debat over de binnenvaartschippers

en dadelijk over de vrachtwagenchauffeurs. Ik vind dat het helemaal niet aan de orde is om daar tijd of geld in te steken. Ga die mensen helpen, daar zijn zij meer bij gebaat.

Een betere stimulering van de binnenvaart kan volgens ons bereikt worden door niet te veel beperkingen op te leggen aan de binnenvaart, juist onder het mom van die duurzaamheid. Ik voeg eraan toe dat het mij vooral gaat om de zwavelreductie, die door Europa wordt nagestreefd en tot extra kosten leidt. Wat voor kosten zijn het? Ik maak mij er ook zorgen over hoe deze extra kosten verhaald zullen worden. Vindt de minister, die de ambassadeur moet zijn voor de binnenvaartschippers, die hoge kosten door Europa ongewenst? Zij kan toch niet ontkennen dat het meer moet gaan om het belang van onze eigen Nederlandse schippers dan om Europese bemoeienissen?

De gemeente Rotterdam heeft onlangs in het kader van het milieu snelheidsbeperkingen opgelegd aan binnenvaartschepen in de haven. De PVV vindt dit gewoon een belachelijke maatregel. Ik heb eerder onderbouwd waarom. Wij verzoeken de minister dan ook om in overleg te treden met de gemeente Rotterdam om dit besluit zo vlug mogelijk terug te draaien.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik begrijp dat de schrik u om het hart sloeg toen ik binnenkwam. Dat is een goede zaak in de politiek.

De **voorzitter**: De reden daarvoor zat niet in u als persoon, maar in het tijdsbeslag.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): O, dan had ik het helemaal verkeerd begrepen. Nee hoor, ik had het wel door. Ik zat een keer in een vergelijkbare situatie en toen zei de Kamervoorzitter tegen mij: prijs de dag niet voor het avond is. Ik hoor de bel gaan, dus ik zou het niet verwonderlijk vinden als de heer De Rouwe zo meteen ook nog aanschuift. Dan kan de schrik nog toenemen.

Voorzitter. Gelukkig gaat het op onderdelen stukken beter met de binnenvaart dan toen wij er eerder over spraken. De ladingvolumes trekken snel aan. Een van de kenmerken van een crisis is dat je snelle fluctuaties ziet bij het transport en dus ook bij de binnenvaart. We houden natuurlijk wel een aantal problemen over. Deze doen zich volgens mij vooral voor bij nieuwe, echt grote schepen, die zwaar met vreemd geld zijn gefinancierd en dus ook onder hoge lasten moeten varen. Nog steeds zijn faillissementen hier niet uitgesloten.

Wij hopen dat er geen nieuwe economische terugval komt, maar dat weten we niet. Dan moeten we maar weer bij elkaar gaan zitten, maar hopelijk is dat niet nodig. Wij hebben de overtuiging dat de huidige binnenvaartvloot de verwachte verdere groei van het goederenvervoer prima zal kunnen opvangen. In die zin is het ook goed dat het grootste deel van de sector de crisis heeft doorstaan. Voor ons is dat altijd een belangrijk criterium geweest bij het bekijken van crisismaatregelen. In ieder geval moest worden voorkomen dat de capaciteit van de binnenvaartvloot tijdens de crisis zou afnemen, omdat we die capaciteit in de toekomst hard nodig hebben.

In het kader daarvan is het rapport van de binnenvaartambassadeur verschenen. Ik kan mij goed voorstellen dat dit bij de schippers de nodige deining gaf, als ik alleen al kijk naar de toonzetting van het rapport en de pittige bewoordingen die gekozen zijn. Men wordt stevig de oren gewassen. Er gaan termen over tafel als gebrek aan professionaliteit en belabberde samenwerking. Dat is nogal wat. Laat ik het er maar op houden dat het je vrienden zijn die je je feilen tonen! Het belangrijkste is dat we er lessen uit trekken voor de toekomst.

De heer Verberk verwerpt het nemen van crisismaatregelen, die volgens hem juridisch niet haalbaar zijn en bovendien inhoudelijk niet strikt nodig. Als je het rationeel bekijkt, denk ik wel dat hij in grote lijnen gelijk heeft dat de crisismaatregelen die je zou kunnen nemen, mogelijk zelfs de langetermijnperspectieven voor de binnenvaart kunnen verstoren. Er blijft nog wel een belangrijke vraag voor ons over. Is de bestaande mededingingswetgeving wel voldoende toegesneden op noodsituaties in het mkb? Dat geldt niet alleen voor de binnenvaart, maar ook voor andere sectoren, maar we hebben het nu over de binnenvaart. Gezien de uitspraken die de NMa heeft gedaan over eerder gepresenteerde oplegplannen heb ik daarover ernstige twijfels. Zou het niet nuttig zijn om daarover na te denken, nu we een periode ingaan waarin het hopelijk beter gaat met de binnenvaart, zodat wij bij een toekomstige crisis een beter instrumentarium voorhanden hebben?

Ik deel de opinie dat crisismaatregelen nu niet aan de orde zijn, maar het kan niet de intentie zijn dat potentieel goede Nederlandse transportbedrijven met een zeer positief langetermijnperspectief door een tijdelijke economische dip massaal het loodje leggen. Het is helemaal niet uitgesloten dat we in de toekomst nog zo'n discussie met elkaar voeren, dus daarover zouden we moeten nadenken.

De heer Verberk doet een aantal heldere aanbevelingen voor de toekomst. Ik ben blij dat de minister hier positief op ingaat en deze aanbevelingen onderschrijft. Bij enkele onderdelen leg ik de vinger. Wij hebben vaker gewezen op het belang om kleine schepen te behouden. Juist het kleine binnenvaartschip vervult een belangrijke functie in de logistiek van bedrijven die gelegen zijn aan de haarvaten van ons vaarwegstelsel. In de beleidsbrief «Varen voor een vitale economie» uit 2007 wordt deze belangrijke functie expliciet erkend, maar tevens vastgesteld dat deze functie onder druk staat. Heeft de minister voldoende oog voor dat kleine schip?

De minister stelt in de stukken dat de verantwoordelijkheid primair bij de marktpartijen ligt. Dat is waar, maar volgens mij slechts ten dele, want schepen kunnen nu eenmaal niet op snelwegen varen. Zij hebben vaarwegen nodig, schijnt het, maar dan moeten deze wel goed bevaarbaar zijn. Daar ligt wel een uitdaging voor de toekomst. Wordt hier voldoende prioriteit aan gegeven, vooral wat betreft de kleinere vaarwegen? Wordt achterstallig onderhoud voldoende snel weggewerkt? Er zijn knelpunten rond sluizen en te lage bruggen. Zouden we niet moeten versnellen om voldoende capaciteit weg te kunnen zetten in die haarvaten van het systeem? Daarmee wordt ook veel transport over de weg voorkomen. Hieruit kan men opmaken dat ik de mening van de vorige spreker hierover niet deel. Ik denk dat het wel degelijk nuttig is om naar CO<sub>2</sub>-vermindering te streven.

Ik noem ook de zorgen in de binnenvaart over de consequenties van Natura 2000 en de beoogde vrij eroderende oevers. Erkent de minister dat dit uitdrukkelijk wel een overheidsverantwoordelijkheid betreft en dat hiervoor voldoende geld moet worden vrijgemaakt? Het is op zichzelf mooi beleid maar wij maken ons toch zorgen. Het is mooi als het lukt met die eroderende oevers, maar ik beluister bij de sector grote twijfel of deze niet leiden tot onbevaarbaarheid, juist in die haarvaten van het systeem. Is de minister ervan overtuigd dat dit wel goed gaat?

Daarnaast roep ik de minister op om aansluitingen van de binnenvaart op bedrijfsterreinen heel proactief te steunen. Dit gaat lokaal en regionaal nog te vaak mis.

Steeds meer havens worden gesloten voor kleinere binnenvaartschepen en gebruikt voor pleziervaartuigen, omdat daarmee veel geld te verdienen is door de gemeenten. Daar zijn verschillende voorbeelden van, onder andere in Zeeland. Hierover hebben wij bij de begrotingsbehandeling ook gesproken. Ik blijf erop hameren dat die capaciteit vooral open moet

blijven en dat de minister daarin een rol moet spelen. Ik zie dat de voorzitter iets wil zeggen.

De **voorzitter**: Nog één zinnetje?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik zal nog heel snel ingaan op twee punten. De scholing van startende schippers, waarvoor 2 mln. is gereserveerd, is nog wel een probleem. Moet hieraan meer worden besteed?

Blijft de minister alert op de kruissubsidiëring van de Betuweroute? Zij heeft mooi antwoord gegeven op de vragen die ik hierover heb gesteld. Wij blijven er in ieder geval alert op dat de Betuweroute geen valse concurrentie gaat bieden voor de binnenvaart. Ik zou graag zien dat de minister dat ook doet.

Tot slot. Eind 2010 is een evaluatie beloofd over de investeringen in en de subsidiegelden voor de veerpontenvloot. Ik heb deze nog niet gezien. Wij hebben hier in het verleden veelvuldig aandacht aan besteed. Kan de minister aangeven wanneer die evaluatie naar de Kamer komt?

De **voorzitter**: Ik constateer dat de minister meteen kan antwoorden. Laten we afspreken dat we de minister ruim de tijd geven en niet direct met interrupties beginnen, want dan kunnen we een beetje tijdwinst halen in dit debat. Om half vier zal ik het voorzitterschap overdragen aan de heer Slob. Ik stel voor dat de heer De Rouwe heel goed luistert naar de beantwoording van de minister, zodat hij wellicht in tweede termijn nog enkele opmerkingen kan maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw de voorzitter. Ik dacht inderdaad te beginnen en petit comité, maar de belangstelling werd steeds groter, en terecht. De binnenvaart heeft moeilijke tijden doorgemaakt, hoewel 2008 nog een piekjaar was. Gelukkig zie je dat het economisch herstel op een aantal plekken sneller is ingezet dan verwacht. We zien bijvoorbeeld ook goede resultaten in de Rotterdamse haven. De binnenvaart profiteert daarvan, maar is nog lang niet op het niveau waarop hij zou moeten zijn. Er is nog steeds sprake van problemen, zodat het goed is om te spreken over het rapport van de binnenvaartambassadeur en de specifieke rol van de markt en van de overheid om deze problemen op korte en lange termijn op te lossen. Ik zal kort ingaan op de korte termijn. Iedereen is het erover eens dat het jammer is dat we geen geniale oplossing hebben gevonden om de kortetermijnproblematiek op te lossen. Dit is door de sector zelf uitentreuren bekeken, ook samen met het ministerie. We dachten met de oplegging een potentiële oplossing in huis te hebben, maar deze is helaas niet goedgekeurd door de NMa. Mevrouw Smeets vroeg hoe definitief dat oordeel is. De binnenvaartambassadeur, de sector en wij hebben dat onderzocht, zoals ook al eerder met de Kamer is besproken. De mededingingswetgeving biedt daarvoor geen enkele ruimte. De heer Dijkgraaf vroeg of we niet eens moeten spreken over de vraag of de mededingingsregelgeving niet zodanig is dat het mkb eronder te lijden heeft, maar het gaat om Europese regelgeving, dus dan zit je toch in een ander gremium. Helaas behoort het niet tot de mogelijkheden om vandaag met elkaar te besluiten dat de wereld anders zal zijn op dat vlak. Ik denk dat het goed is om snel over te gaan naar de langere termijn en daarbij ook in te gaan op het verhaal over de banken, hoewel dat enigszins met de korte termijn te maken heeft. Ik zal eerst ingaan op de vraag wat wij als overheid gaan doen met de aanbevelingen van de binnenvaartambassadeur over de langere termijn en daarna zal ik de specifieke vragen beantwoorden die door de commissieleden zijn gesteld. Ik vind het heel belangrijk dat er aan de lange termijn wordt gewerkt. Het ministerie van I en M zal ook een bijdrage leveren om de structuurversterking van de sector te realiseren. In de brief is aangegeven welke acties



ik al heb ondernomen dan wel ga ondernemen, bijvoorbeeld op het terrein van onderwijs. Er is 2 mln. beschikbaar gesteld voor het Educatieprogramma Binnenvaart, maar het is breder dan dat. We zijn in gesprek met de brancheorganisatie om te zien of een deel van de gelden afkomstig uit de rente van de sloopfondsen ingezet kan worden voor het Onderwijs Centrum Binnenvaart.

Dat educatieprogramma loopt tot 2013. Je zou moeten bekijken of dat de eindtermijn is of dat we daarna nog wat moeten doen. Er zijn al modules voor vmbo- en mbo-opleidingen tot matroos. Je zou moeten bekijken wat deze in de toekomst kunnen betekenen voor de sector. Er wordt dit jaar op hbo-niveau een minor binnenvaart aangeboden die me hartstikke leuk lijkt; ik krijg er bijna zin in. Er wordt ook gewerkt aan een nieuw praktijkexamen dat zij-instromers de kans biedt om met een beperkte vaartijd een schippersdiploma te halen. Ik denk dat dit soort mogelijkheden om vers bloed en nieuwe leerlingen aan te trekken heel belangrijk zijn. In dat onderwijs moet niet alleen worden gekeken naar de inhoud van het vak, maar ook naar het ondernemerschap waarmee je te maken hebt als je die sector ingaat.

Naast die financiële ondersteuning voor het educatieprogramma zijn wij ook bezig met de verbetering van de containerlogistiek. Daarbij betrek ik ook de impuls dynamisch verkeersmanagement vaarwegen. Er is een bedrag van 100 mln. beschikbaar dat onder andere hieraan wordt besteed. In de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) en de EU blijven wij pleiten voor een degelijke onderbouwing en een impactanalyse van nieuwe voorstellen voor regelgeving. Ik zal straks nog ingaan op de vragen van onder andere de PVV over zwavel. Er is sprake van verduurzaming van de binnenvaart door nieuwe Europese emissie-eisen en van het financieel steunen van de aanleg van LNG-vulpunten (Liquefied Natural Gas). Er wordt gestreefd naar het bedrijfseconomisch rendabel houden van kleine schepen door vereenvoudiging van de bemanningseisen per 1 januari 2011, waarop ik nog nader zal ingaan. Met de CCR wordt bezien hoe de bestaande marktobservatie kan worden aangevuld met informatie over toekomstige ontwikkelingen van de vloot. Als het transitiecomité wordt ingesteld, zullen wij gezamenlijk bepalen op welke onderdelen mijn ministerie daaraan nog meer kan bijdragen.

Er zijn ook vragen gesteld over de bijdrage in financiële zin. Ik zeg toe dat ik bereid ben, zodra het transitiecomité is geïnstalleerd, gezamenlijk te bezien op welke wijze we daaraan het beste kunnen bijdragen. De regering moet sowieso allerlei wijzigingen toepassen op de begroting, die nog beleidsarm was. Nadat wij dit hebben gedaan, zullen wij deze in het voorjaar met de Kamer bespreken en dan zal ook duidelijk zijn hoeveel hieraan besteed kan worden. Dat moeten we in totaliteit bekijken, maar ik zal het gesprek daarover positief aangaan, want ik zie dit positief.

De heer Slob heeft gevraagd of er meteen alweer discussie was over de bemensing van het transitiecomité, maar dat bericht heeft mij niet bereikt. De gedachte is dat de voorzitters van het CBRB, het Kantoor Binnenvaart en Schuttevaer dit comité zullen bemensen, aangevuld met een onafhankelijke voorzitter. Tot nu toe heb ik daar nog weinig weerwoord op gehoord, dus ik heb niet het gevoel dat het niet de goede kant opgaat. De gesprekken zijn daarover gaande. Het ministerie zal zeker de vinger aan de pols houden bij de uitvoering van de aanbevelingen en bij het meedenken over bepaalde mogelijkheden en kansen.

De heer Bashir heeft specifiek gevraagd welke lessen er kunnen worden getrokken wat betreft de financiering. Hij vroeg of ik daarnaar onderzoek wil doen. Ik denk dat het goed is als het transitiecomité bekijkt of er behoefte is aan een dergelijk onderzoek. Dat zal ik meteen vragen, zodra dit comité van start gaat. Als dat zo is, zullen we daar wat mee moeten doen. Ik zal in ieder geval bespreken of die behoefte bestaat binnen de sector en of men dit ziet als een wenselijke rol van het transitiecomité.

Hiermee ben ik in algemene zin ingegaan op de vragen over het rapport van de binnenvaartambassadeur en over hoe ik het transitiecomité zie, maar er is ook een hele reeks vragen gesteld over de specifieke situatie van de sector. Ik begin met de opmerking van de heer Slob van de ChristenUnie dat hij wel wat ziet in die oplossing voor de lange termijn. Hij voegt er de vraag aan toe of ik wel zeker weet dat overcapaciteit en nieuwe bouwdrift in de toekomst kunnen worden voorkomen. Wij leven in een vrije, open economie. Dat betekent dat investeerders in nieuwe schepen zelf de afweging zullen moeten maken of zij een schip rendabel kunnen exploiteren. De commissie heeft onderling gediscussieerd over de rol van de markt, de ondernemer en de bank. Het is niet aan de overheid om hierin regulerend op te treden, maar ik maak mij ook iets minder zorgen. Het gebeurt nu eenmaal dat er af en toe een dip in de markt zit. Deze heeft nu heel vervelend uitgewerkt, maar toen al die bestellingen werden gedaan, waren de vooruitzichten heel gunstig. Je kunt je afvragen of je een aantal schepen uit de markt moet halen, maar ik geloof echt dat we ze over een aantal jaren allemaal weer heel hard nodig hebben. Het is heel lastig om te reguleren op capaciteit. Ik zie ook dat de investeringen nu op een heel laag pitje staan, dus ik ben niet zo bang dat er straks nog meer overcapaciteit zal zijn. Ik ga ervan uit dat we over een tijd blij zijn met de overcapaciteit die er nu is en die nu echt niet ingezet kan worden, omdat wij die dan hard nodig zullen hebben. We moeten hier vooral een discussie voeren over de vraag hoe we de tijd daartussen overbruggen en hoe wij kunnen voorkomen dat de verkeerde mensen het slachtoffer ervan worden.

Door de heer Slob is ook gevraagd of ik een actievere rol kan vervullen bij de achterlandverbindingen, die ik niet moet overlaten aan het havenbedrijf. De heer Graus vroeg ook naar de stand van zaken wat betreft het masterplan achterlandverbindingen. Ik ben hierover in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam en met de sector, maar dat betekent niet dat ik er niets aan doe. Het is voor mij van belang om die achterlandlogistiek samen met de binnenvaartsector en met de zeehavens op te pakken en daarbij te beginnen met het containervervoer, maar ik beseef heel goed dat dit niet het enige is. Bij de Rotterdamse haven spreekt men vaak over containervervoer, maar dat is ongeveer een kwart van de activiteiten die daar worden ontplooid. Er zit ook heel veel bulkvervoer bij. Daarom denk ik dat het voor de hand ligt om het breder te maken dan alleen het containervervoer.

Wat zijn de mogelijkheden voor schippers die zonder risico hebben geopereerd, en toch in de problemen zijn geraakt? Dat hangt een beetje samen met het bankenverhaal. De binnenvaartambassadeur heeft daarover ook zijn conclusies getrokken. De banken hebben de ambassadeur beloofd om soepel te zijn met de betalingsverplichtingen. Dat is niet alleen uit vriendelijkheid van de banken, maar dat is ook omdat zij zelf gewoon risico lopen op alle investeringen die er zijn gedaan en op leningen die uitstaan. Ik denk dat zij wel degelijk beseffen dat zij zelf ook een rol hebben gespeeld bij het verlenen van al die grote kredieten, waar niet altijd iets tegenover stond. Zij hebben ook aangegeven dat zij in de praktijk soepel zullen omgaan met betalingsregelingen. Het lijkt me logisch dat het ingewikkeld is voor banken om te zeggen dat zij een sector uitsluiten van betalingsverplichtingen of dat zij een en ander zullen kwijtschelden, want dan komen zij in de problemen met alle regelgeving. Het signaal tot nu toe is dat zij per individueel geval zullen bekijken hoe een ondernemer zelf in de wedstrijd zit. Zij zullen zorgvuldig met zo'n casus omgaan. Ik heb onlangs ook gesproken met verschillende vertegenwoordigers van binnenvaartschippers. Daarbij heb ik ook gevraagd om het mij te laten weten, als zij horen dat het anders is. Dit is het signaal dat ik krijg en ik wil dan ook wel weten of het in de praktijk zo wordt ervaren of niet.

Is er nog wel een toekomst voor de zelfstandige schippers en het gezinsbedrijf? Ik moest er even over nadenken wat de heer Slob daarmee bedoelde. Een van de conclusies van het rapport is dat je in deze sector veel kunt winnen door meer te gaan samenwerken. Dat betekent niet dat je automatisch allemaal deel moet uitmaken van de heel grote vervoersorganisaties. Ook als individu kun je een rol spelen. Het deed me heel erg denken aan de discussie die vorig jaar is gevoerd over de apothekers. De meeste apothekers zijn begonnen vanuit de behoefte om individueel een toko te leiden, maar je ziet dat de inkoop nu toch vaak via ketens gaat en dat zij dan kunnen afspreken of en hoe zij hun zelfstandigheid behouden. Dat zie je ook in deze sector. Wil je voldoende lading krijgen en wil je dat verladers niet automatisch kiezen voor andere vormen van vrachtvervoer, dan zul je met elkaar moeten bespreken hoe je zo goed mogelijk duidelijk kunt maken aan de verladers dat je een heel goed alternatief bent en dat je heel veel containers tegelijkertijd, geordend of samen kunt meenemen. Ik denk dus dat je goed moet bekijken hoe je die individuele winkel behoudt en door heel goed samen te werken toch de lading zo goed mogelijk moet organiseren. Ik geloof dat er zeker een toekomst is voor zelfstandige schippers en voor het gezinsbedrijf, maar dat je wel moet werken aan meer professionaliteit en meer samenwerking. Scholing is daarbij ook essentieel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Daar ben ik het helemaal mee eens, maar dan stuiten we wel op de vraag hoe ver die samenwerking kan gaan. Wat is er mogelijk? Dan zitten we weer middenin de discussie over de mededinging, waaraan u aan het begin van uw betoog al wat woorden hebt gewijd. Dat is niet eenvoudig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is inderdaad niet simpel, maar er zijn wel veel mogelijkheden, bijvoorbeeld om de vraag gezamenlijk binnen te laten komen en op grond daarvan te organiseren hoe er wordt beladen en wat waar naartoe gaat. Het transitiecomité moet goed bekijken hoe we dat het beste kunnen vormgeven. Er zijn ook andere regels die het gezinsschip of gezinsbedrijf mogelijk maken. Er komt een nieuw actieplan klein schip, dat erop is gericht om de toekomstkansen voor kleine schepen zo goed mogelijk te maken. Een van de punten is het versoepelen van de bemanningsvoorschriften, zoals ik al zei, maar er kunnen ook andere dingen uitkomen die helpen om zo'n gezinsbedrijf als onderneming in stand te houden. Het is en blijft natuurlijk een markt, dat moeten we wel beseffen. Het moet altijd wel conform de spelregels van de markt.

De **voorzitter**: De heer Slob wil een vervolgvraag stellen. Ik zie nu drie of vier leden de vinger opsteken die allemaal een vraag willen stellen, met een vervolgvraag, maar we moeten deze zaal echt om 16.00 uur verlaten. Ik verzoek jullie om je te beperken in de vragen en hooguit in de tweede ronde nog een uitspraak te doen. Ik geef jullie de gelegenheid voor één interruptie, maar daar moet het misschien wel bij blijven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister gaat heel snel over op het actieplan klein schip, maar ik heb nog een vraag over de mededinging. De minister schrijft in de brief heel nadrukkelijk dat aan samenwerking bij commerciële activiteiten al snel mededingingsrechtelijke haken en ogen zijn verbonden, maar dat we bereid zijn kennis, kunde en ervaring beschikbaar te stellen. Dat klinkt een beetje als: ga heen en wordt warm, en we willen wel een beetje meedenken als het nodig is. Die kleine bedrijven lopen daar juist op vast. Is het mogelijk om hierover meer helderheid te geven? Ik zeg dat ook omdat die oplegger gewoon zo aan de kant is geschoven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap de vraag heel goed. Ik denk dat er een belangrijke rol ligt voor de brancheorganisaties, want de overheid kan niet aan de slag gaan met het vormen van commercieel opererende verbanden. Ik bied al mijn hulp aan om juridische ondersteuning te geven of kennis over te hevelen. Als overheid bewaar ik graag afstand tot het vormen van de samenwerkingsverbanden op zich. De brancheorganisaties kunnen daar juist een rol in spelen. Ik hoop dat de heer Slob dit onderscheid ook ziet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor haar opmerkingen over de gezinsbedrijven. Het valt mij op dat het vaak gaat over regels en knelpunten. Ik zou het echter ook graag willen hebben over de sociale infrastructuur voor gezinsbedrijven. Schippersinternaten bijvoorbeeld zijn belangrijk voor gezinsbedrijven. Datzelfde geldt voor ligplaatsvoorzieningen. Juist voor gezinnen is het van belang dat kinderen op tijd van het schip naar de scholen kunnen. Zou de minister daar ook oog voor willen hebben? Juist in het transitiecomité kunnen de krachten gebundeld worden om niet alleen aan die harde zaken, maar ook aan de sociale infrastructuur aandacht te geven.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Dat zeg ik toe.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik kom toch nog even terug op het onderwerp mededinging, want dat is een belangrijk punt. De minister zegt terecht dat zij daarbij met de Europese Unie te maken heeft en dat dit dus niet snel gaat. Des te belangrijker is het om daar hard aan te trekken. Ik zeg dit temeer omdat dit niet typisch een binnenvaartpunt is. We krijgen het bijvoorbeeld bij landbouw ook terug in verband met de prijzen van varkens en melk. Eigenlijk doet het zich overal voor waar de macht van de producent verbrokken of zelfs miniem is en de variabele kosten bijna nul zijn waardoor de prijs naar een erg laag niveau kan zakken bij overcapaciteit. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij in de boezem van het kabinet gaat bespreken of er een bredere gedachtewisseling met Brussel over de inzet van slimmere instrumenten kan komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In algemene zin kan ik daar wel over spreken. De Commissaris met transport in zijn portefeuille is ooit begonnen als communist, maar noemt zich nu «functioneel liberaal». Als ik met hem spreek, zegt hij bij bijna alles dat de marktwerking hem niet ver genoeg kan gaan. Dat geeft misschien een impressie van de snelheid van de kansen. Het is wel een onderwerp waarover we nadenken. Laten we echter eerst bekijken hoe we in het transitiecomité de problemen kunnen oplossen voordat we het in regelgeving zoeken. Ik kan wel zeggen dat ik er altijd oog en oor voor houd.

De heer **Huizing** (VVD): Fijn dat er nog steeds mensen zijn die zich van hun ongelijk laten overtuigen. Terug naar mijn vraag: samenwerking tot 500 000 ton is toch geoorloofd? We kunnen ook concluderen dat daar nog onvoldoende gebruik van wordt gemaakt. Er zouden clusters gecreëerd kunnen worden om samen te werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Daar liggen zeker mogelijkheden. Daarin speelt ook mee of het lukt samenwerkingsverbanden op te zetten. Ook is de rol van de brancheorganisatie, of een verdere integratie van brancheorganisaties, van belang. Samenwerkingsverbanden kunnen in de toekomst overcapaciteit veel beter voorkomen, omdat er een betere balans tussen vraag en aanbod mogelijk is. Dat leidt weer tot minder schommelingen in de vrachtprijzen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Bashir ook een vraag wil stellen, maar ik wil geen interrupties meer toestaan, want de minister moet nog heel veel antwoorden geven.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil een korte vraag stellen over het door de minister beloofde actieplan. Iedereen heeft een vraag gesteld, dus dat wil ik ook wel.

De **voorzitter**: Ik bepaal de orde van de vergadering.

De heer **Bashir** (SP): Het zou wel eerlijk moeten zijn.

De **voorzitter**: Dan moet ik nu nog drie mensen een vraag laten stellen met een eventuele vervolgvraag. Als de minister geen antwoord geeft, kunnen de leden daarop in tweede termijn terugkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien helpt het als ik nog even kort inga op het actieplan voor kleine schepen. Het actieplan voor het kleine schip is dus in de maak. Voor het eind van het jaar zullen we antwoorden hebben.

De heer Bashir vroeg hoe ik uitvoering ga geven aan de motie-Bashir/Dijkma over het concreet investeren in de binnenvaart. Volgens mij heb ik deze vraag al vele malen beantwoord, maar ik blijf dat met liefde doen. Ik zal de komende jaren op verschillende manieren investeren in de vaarweginfrastructuur. Allereerst moet het programma voor achterstallig onderhoud in 2016 klaar zijn. Dat zal onverkort worden uitgevoerd. In deze periode is 1,5 mld. beschikbaar voor onderhoud aan de vaarwegen. Ik speel in op de verwachte groei in het goederenvervoer door de capaciteitsknelpunten op de achterlandverbindingen over het water aan te pakken. Tot 2020 is daarvoor circa 3 mld. beschikbaar. Tevens zal ik de komende periode 100 mln. investeren in verkeersmanagement op de vaarwegen ten behoeve van het beter benutten van de vaarwegen. Bij de behandeling van het MIRT is gediscussieerd over welke vaarwegen in welk tempo zullen worden aangepakt. Ook zal ik, zoals vandaag is aangekondigd, de komende jaren samen met het transitiecomité samenwerken om de structuur van de binnenvaart te versterken. Afhankelijk van wat daar uitkomt, komen we misschien nog te spreken over andere investeringen.

Er zijn vragen gesteld over de sluisen. De heer Huizing vroeg naar de zeesluis bij Delfzijl. Die is geen onderdeel van de opwaardering van de vaarweg tussen Lemmer en Delfzijl. Er zijn namelijk geen knelpunten tot ruim na 2020. Hij vroeg zich af of er sprake was van een kip-eisituatie, maar de provincie Groningen is het hiermee eens. Op basis van eigen onderzoek heeft zij laten weten dat vergroting van de sluis vanwege de negatieve MKBA (Maatschappelijke kosten en batenanalyse) voor 2020 niet realistisch is. Zoals de woordvoerders weten, heb ik in z'n totaliteit een tekort aan geld voor infrastructuur. Zolang ik niet op mijn nek gezeten wordt door regionale overheden, zal ik er zelf ook niet zo snel mee komen. Ik begrijp steeds dat de vergroting op dit moment niet echt noodzakelijk is.

Er is gevraagd hoe de quick wins worden weggezet. Er wordt een nieuwe tender geopend waarop die quickwinsbudgetten worden aanbesteed. De decentrale overheden kunnen daarop met concrete voorstellen inschrijven. Dat gaat dus echt via de regionale overheden. Ik verwacht dat een substantieel deel van dit restbudget beschikbaar blijft, maar ik moet voor het gehele budget ook kijken naar subsidietaakstellingen. Dat geldt voor alles. Te zijner tijd zal ik daarmee naar de Kamer komen en zal dit budget meegewogen worden in de totaliteit. Tegen die tijd kan de Kamer het eventueel naar een ander subsidiebudget verplaatsen, maar ik ga deze

post niet bij voorbaat ontzien. Ik verwacht dat een substantieel deel van het restbudget beschikbaar blijft.

Er is een vraag gesteld over de vrij eroderende oevers. Het is al geruime tijd het beleid van dit kabinet om de overgang tussen zoet en zout water te verzachten. Dat levert veel winst op voor de planten en de dieren. Dat zit ook in de Kaderrichtlijn Water waaraan wij moeten voldoen. Uiteindelijk moet wel de functionaliteit van de vaarwegen worden gewaarborgd. Ik wil niet uit angst zeggen: we stoppen ermee. Het is overigens ook niet mijn portefeuille. Ik zal wel blijven toezien op de functionaliteit van de vaarwegen. Ik denk dat dat prima gecombineerd kan worden. Ik heb het bericht al vaker gehoord, dus we zullen daar aandacht voor blijven houden.

Dan kom ik op de snelheidsbeperkingen in de Rotterdamse haven. De snelheidsbeperkingen zijn ingesteld in het kader van de luchtkwaliteitsreizen voor de Tweede Maasvlakte. We kunnen minder schepen toelaten, maar we kunnen het ook oplossen met een snelheidsbeperking. Dat lijkt me een betere oplossing.

### **Voorzitter: Slob**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan ga ik nog even in op het duurzaamheidsvraagstuk van de heer Graus. Heeft het zin om op mobiliteit, auto's, boten en mensen te sturen wat betreft hun invloed op het milieu? Misschien dat we de modal shift in zijn optiek niet voor het milieu moeten doen. We zouden dan toch alsnog een modal shift moeten hebben om ervoor te zorgen dat niet alles over de weg gaat, zodat die 130 km/u mogelijk blijft. Volgens mij is dat een van de belangen waar de PVV wél voor gaat. Het maakt mij niet uit langs welke weg hij 'm aanfietst, maar het is verstandig om te bekijken hoe je het vervoer kunt verdelen over de verschillende modaliteiten.

De heer Huizing heeft gevraagd of ik wil kijken naar de lastige regeling rond het afvaltransport, de VHB-regeling. (regeling vervoerders, inzamelaars, handelaars en bemiddelaars) De staatssecretaris gaat die regeling op zeer korte termijn evalueren. Hij kijkt ook naar de eisen van de kredietwaardigheid en de geldigheidsduur. Hij zal ook de brancheorganisaties daarbij betrekken. Ik verwacht dat de regeling halverwege 2011 zal worden gewijzigd.

De heer Graus vroeg naar de zwavelreductie en de kosten die dat met zich brengt. Dat gaat ook over de kustvaart en de shift naar vrachtwagens. Ik ben vorige week bij de Commissaris voor Transport, Siim Kallas, geweest. Vandaar ook dat ik zijn politieke achtergrond ken. Hij moest overigens wel communist zijn, want hij komt uit Estland. Daar kon je geen politieke carrière beginnen als je niet tot de communisten behoorde. Toen daar meer vrijheid kwam, heeft hij zijn werkelijke politieke voorkeur geuit. Hij wees erop dat in IMO-verband (International Maritime Organization) afspraken zijn gemaakt over zwavel. Daar kun je dus niet zomaar onderuit. Hij doet nu onderzoek naar de effecten van een eventuele verschuiving naar het vrachtvervoer. Hij zal erop terugkomen. Hij geeft echter wel bij voorbaat een signaal af. Hij zei letterlijk: als wij een eis opleggen, wordt in het begin altijd gezegd dat die onhaalbaar is, maar uiteindelijk blijkt het zo te werken. Dat zal nog wel lastig worden dus.

De heer Dijkgraaf ging in op het sluiten van kleinere havens. Ik zal de schriftelijke vragen over het verdwijnen van overslaglocaties binnenkort beantwoorden. Misschien is het goed als ik daarbij het onderwerp van de kleinere havens meeneem.

Er is gevraagd hoe ik zo zeker weet dat er geen oneerlijke concurrentie is door het spoorgoederenvervoer. Die vraag is al eerder aan de orde geweest. Ik heb geen signalen daarover. Ik weet dat de binnenvaart en het spoor nauwelijks concurreren. Er is veel meer nodig voor een verschuiving dan de kortingen die de spoorgoederenvervoerders

ontvangen. Ik zeg trouwens wel vaker dat de binnenvaart niets betaalt voor het gebruik van de infrastructuur, maar die discussie wil ik hier nu niet oprakelen.

Mevrouw Smeets vroeg of de regels voor historische vaartuigen kunnen worden afgezwakt of dat schepen van regels kunnen worden vrijgesteld. Ik heb daar bij de heer Kallas aandacht voor gevraagd. Hij zou er zeker weer naar kijken. In de EU wordt gewerkt aan een regeling waardoor historische schepen aan minder strenge eisen hoeven te voldoen. Het is de bedoeling de veiligheid te garanderen zonder dat de eigenaren op onredelijke kosten worden gejaagd.

Dan kom ik op de stremming op de Rijn. Ik heb begrepen dat op dit moment wordt bekeken hoe het schip gezekerd kan worden zodat er gemakkelijker gesleept kan worden. Morgenochtend wil men proberen de eerste kleine schepen qua diepgang en motorvermogen erdoor te laten. Daarna kunnen wellicht de schepen die dichtbij liggen erdoor. In eerste instantie willen ze nog geen schepen met gevaarlijke lading laten passeren, maar uiteindelijk wel. Daarna mogen de samenstellen en de koppelverbanden erdoor. Daar wordt vanaf morgenochtend aan gewerkt. We houden de vinger zeker aan de pols om het niet te lang te laten duren. Dan kom ik op de EVT Terschelling (Eigen Veerdienst Terschelling). De verbinding tussen het eiland en het vasteland is voor de bewoners van levensbelang. Dat hebben we altijd beseft. Daarom hebben we enkele jaren geleden gezegd dat er een openbare dienstverbinding moet komen. De vaarroute geldt voor het ministerie ook als een soort weg. We moeten de zekerheid hebben dat daar niet alleen commercieel gevaren wordt. Mensen moeten bijvoorbeeld ook 's avonds van het eiland af of weer terug kunnen. Daarvoor is een openbaar dienstcontract (ODC) gesloten tussen Rederij Doeksen, de gemeente Terschelling en het ministerie. Toen dat contract werd gesloten – dat is toen ook in de Kamer behandeld – is ook gezegd dat er daarna een onderhandse aanbesteding zou worden gedaan vanwege de investeringen. In de toekomst zou pas een openbare aanbesteding volgen. Het bedrijf EVT, dat nu veel discussie heeft met het ministerie en de Kamer, wil ook varen op die route. EVT wist van dat openbaar dienstcontract toen het daar ging varen. EVT wist ook dat er vrij weinig ruimte in zat voor andere partijen en dat er een onderhandse aanbesteding zou volgen. We hebben wel bekeken of we medegebruik door EVT kunnen bevorderen. We zijn daarover in discussie. Daarvoor moeten we het ODC wijzigen. Daar praten we ook met Doeksen over. We hebben nog niet veel ruimte op dat terrein. Er speelt echter ook nog iets anders. De aankomstplek wordt door Domeinen verhuurd aan degene die het ODC heeft gekregen. Ook daarop zit nog voor een lange tijd alleenrecht. In de bestaande contracten en in de toekomstige situatie is gewoon heel weinig ruimte voor andere spelers. In de toekomstige concessie kan een andere reder alleen besloten groepen of groepen kleiner dan twaalf personen overzetten. Dat is geregeld in de AMvB. Daarmee heb ik feitelijk antwoord gegeven op de vraag om duidelijkheid in dit steekspel. De mogelijkheden zijn gewoon heel beperkt. Pas bij een volgende concessie kunnen we gaan praten over een open markt.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoorden. We hebben nog tijd voor een korte tweede termijn. Iedereen krijgt één minuut en de heer De Rouwe krijgt twee minuten omdat hij zijn eerste termijn door omstandigheden heeft moeten laten lopen.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister van harte voor de beantwoording van de vragen. Ik concludeer dat heel veel afhangt van het transitiecomité. De minister laat daarvan financiële en inhoudelijke zaken afhangen. Kan de minister ons daarom over zes maanden rapporteren over de stand van zaken?

Educatie is een belangrijk punt voor de PvdA. Ik begrijp dat de minister dit ook belangrijk vindt. Zij heeft verschillende keren de uitspraak «waar je nog eens goed naar zou moeten kijken» gebruikt. Dit blijft dus op de agenda staan en de minister zal erbovenop blijven zitten.

Ik ben benieuwd naar wat de heer Bashir te zeggen heeft over de motie. Ik roep hem ertoe op daarover in zijn ene minuut ook nog iets te vertellen. Ik ben het namelijk zeer eens met de minister over de uitvoering van zijn motie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording. De SP-fractie heeft ook hoge verwachtingen van dat transitiecomité. We zijn natuurlijk benieuwd naar de vorderingen die gemaakt worden. We zouden daarover graag binnen zes maanden een voortgangsbrief ontvangen.

Ik dank de minister dat zij een actieplan wil opstellen voor het kleine schip. Mijn punt over de banken blijft staan. De banken laten de schepen niet failliet gaan uit eigenbelang, vanwege hun kredietverstrekking. Hun onderpand, het schip, is nu ook veel minder waard dan in de tijd dat het gekocht werd. Het verplicht stilleggen van die schepen door de banken is volgens mij de oplossing. Op die manier zouden zij helpen niet bij te dragen aan het versterken van de neerwaartse spiraal. Is de minister bereid om de banken in een gesprek te wijzen op hun verantwoordelijkheid? Anders overweeg ik een VAO aan te vragen.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik denk dat we met de heer Bashir nog een aardig debat kunnen voeren over het verplicht stilleggen van de enige inkomstenbron van deze schippers. Dat vergt wel een lesje economie. Ik weet dat de provincie Groningen het niet nodig vindt om iets aan de zeesluis bij Delfzijl te doen. Ondernemers vinden het echter wel hard nodig. Zij baseren zich op andere getallen en projecties. Misschien dat we daar in de toekomst nog eens naar kunnen kijken.

Dank voor de toezegging over de aanpassing van de afvalstoffenregeling. Ik hoop dat dit afdoende zal zijn. Eind 2011 is al redelijk nabij.

Ook dank ik de minister voor haar uitleg over het gedoe tussen Harlingen en Terschelling. Ik denk dat het in het vervolg verstandig is dat we duidelijk maken of het lukt. We moeten niet iedereen aan het lijntje blijven houden.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar antwoorden. Het is jammer dat er geen concreet antwoord kwam op de vraag over de kosten. Mogelijk kunnen we in een later stadium antwoord verwachten. Het is wel belangrijk om te weten.

De snelheidsbeperking is ontzettend frustrerend voor schippers. Zij werken onder continue tijdsdruk. Ik weet hoe psychologisch belastend dat is. Je merkt het zelf ook als je op de snelweg wel harder kunt, maar niet harder mag. Die schepen hebben niet eens met een file te maken. Dan is het nog veel erger. Ik vind dat de minister daar iets aan moet doen. Zij zei dat we niet zomaar onder afspraken uit kunnen, maar alles kan. We klonen schepen en doen de meest rare dingen. Alles kan, maar je moet het wel willen. De minister is mooi als ze lacht, maar ook als ze haar tanden laat zien. Ik zou graag zien dat ze meer haar tanden laat zien. Dat werkt. Andere landen doen dat ook. Ik heb daarvoor signalen gehoord uit Slovenië, Duitsland en Frankrijk. Ik ben voornemens om een motie in te dienen over die snelheidsbeperking.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik zal het snel doen. De rest van mijn tijd gun ik aan de heer De Rouwe. De heer Graus gun ik een auto die niet harder kan dan 120 km/u. Die kan hij zo kopen. Ik vraag enige ambitie van de minister wat betreft mededinging. Andere ministeries zitten daar ook mee. Kan zij binnen het kabinet bekijken of er iets te bundelen valt?



Wanneer komt de evaluatie veerponten die voor eind 2010 beloofd was, naar de Kamer?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank voor de ruimte om een extra opmerking te mogen maken. Mijn fractie is positief over de aanstaande krachtenbundeling van Koninklijke Schuttevaer, CBRB en Kantoor Binnenvaart. We weten dat binnenvaartondernemers eigengereid zijn; ondernemers pur sang. Dat heeft ook veel voordelen. We denken dat het echter ook positief is als zij de kracht zullen zien van samengaan. Daarmee kunnen ze nog beter functioneren. We denken dat het echt nodig is. Ik vond wat dat betreft het rapport-Verberk soms wat bot en hard. Er werd een beeld geschetst dat er nog veel moet gebeuren aan het rekenwerk. De binnenvaartsector in Nederland is echter niet voor niets zo groot. Hij doet ontzettend veel goed. We hopen dat de sector nu de volgende stap kan zetten.

Mijn punt over de sociale infrastructuur heb ik al gemaakt. In het verlengde daarvan wil ik nog wel wat zeggen over de nieuwe tranche binnenhavens. Mijn fractie wil die graag. Ik vind dat de minister een beetje ontkennend rond mijn motie gaat. Daarin wordt het kabinet ertoe opgeroepen met die tranche te komen, maar ook om oog te hebben voor ligplaatsvoorzieningen.

Mijn fractie heeft ook moeite met de snelheidsbeperkingen bij Rotterdam, maar vanuit een ander oogpunt. Niet alle schepen zijn hetzelfde. Het ene schip is op een bepaalde snelheid zuiniger dan een ander schip. Met goedbedoelde maatregelen wordt nu in Rotterdam getracht milieudoelstellingen te halen, maar sommige schippers hebben daar niets aan omdat zij niet op de optimale snelheid kunnen varen. Ik vraag de minister om een herziening. Als het binnen haar bevoegdheid ligt, zou ik graag zien dat zij dit aankaart en dat zij zo nodig ingrijpt.

De EVT is een langlopend dossier. De Kamer heeft daarin ook een duidelijke uitspraak gedaan. Wij willen een goede, constante verbinding naar de eilanden. Wie die verzorgt maakt ons niet uit. Als je eenmaal een afspraak met een bedrijf maakt, moet je er ook van vergewissen dat dat de ruimte heeft om te varen. Dat speelt nu bij Doeksen. Tegelijkertijd maakt EVT gebruik van de mazen in de wet. Wanneer gaat de concessie nu echt goed in? Wanneer is de stabiliteit op het water terug en gaan we aanbesteden?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank voor de toezegging dat we straks op enige financiering kunnen rekenen. Ik ga ervan uit dat we daarover bij de Voorjaarsnota nader worden geïnformeerd. Ik ben blij dat de minister de achterlandverbinding breder ziet dan ik aanvankelijk uit de brief had opgevat. Ik ga ervan uit dat we in de komende maanden over de verdere voortgang worden geïnformeerd. Het is denk ik een belangrijk punt wat betreft ondersteuning. Het is niet onze bedoeling om in verband met oeverbescherming alles overal stil te leggen. Ik vraag echter wel specifiek te kijken naar de situatie van de Maas en de Gelderse IJssel en daarover de Kamer te rapporteren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Er is gevraagd om over een half jaar te rapporteren over het transitiecomité. Het lijkt me nog net iets beter om een half jaar na de start van het transitiecomité een rapportage uit te laten gaan. Er moet eerst nog een voorzitter gezocht worden en dergelijke. Zo lijkt het me net iets pragmatischer.

Velen hebben aangegeven blij te zijn met antwoorden en toezeggingen, maar daarop ga ik vanwege de tijd nu niet verder in.

De heer Bashir vroeg mij nadrukkelijk of ik via de banken schepen verplicht kan stilleggen. Ik heb natuurlijk naar die bankenkwestie gekeken. Je kunt daarin geen nationale actie nemen; banken zullen dat individueel

moeten doen. De Rabobank is overigens de grootste financier binnen de binnenvaart. Individuele banken hebben individuele afspraken met ondernemers. Zij hebben aangegeven serieus naar de toekomstmogelijkheden te kijken en zullen dat in gedachten hebben bij de druk die zij op bedrijven uitoefenen om aan de terugbetalingsverplichtingen te voldoen. Individuele banken zullen niet snel zeggen dat een ondernemer zijn schip maar moet stilleggen. Zij hebben namelijk allemaal een individueel belang. Een nationaal belang is moeilijker te dienen, omdat je al gauw in gevaar komt wat betreft mededinging. De oorspronkelijke gedachte van het ministerie en de sector om de schepen stil te leggen, werd al niet goedgekeurd door de NMa. Voor de banken is het ook niet mogelijk om dat centraal te doen, al zouden ze het willen.

De zwavelkosten worden nu in kaart gebracht door onder andere de Europese Unie.

Ik heb net alleen gezegd waarom er een snelheidsbeperking is. Het volgende is voor de PVV- en CDA-fractie echter ook van belang. Tegen die verkeersbesluiten ten behoeve van een snelheidsbeperking hebben verschillende brancheorganisaties en individuele ondernemers bezwaar ingediend. Conform de procedure zijn de partijen gehoord en zijn de bezwaren besproken. Uiterlijk 21 januari 2011 zal ik een beslissing op bezwaar nemen om te bekijken of dit terechte maatregelen waren. Tot die tijd kan ik geen mededelingen doen over wat ik op dat vlak zal doen. De heer De Rouwe vroeg of ik aandacht wil hebben voor de derde tranche ligplaatsvoorzieningen, zoals ook in de motie genoemd is. Het was niet mijn bedoeling daaraan voorbij te gaan. Conform de toezegging naar aanleiding van zijn motie bij de laatste begrotingsbehandeling zal ik dit meenemen bij de uitvraag voor de nieuwe tranche quick wins binnenhavens.

Er is gevraagd wanneer de concessie ingaat. Die gaat in na acceptatie van Doeksen. Ik verwacht dat dit in het tweede kwartaal van 2011 zal zijn. Dan is die concessie nog niet onherroepelijk. Op een concessie moet je namelijk ook een bezwaar- en beroepprocedure verwachten. Gezien de strijd in het water verwacht ik die ook. Totdat de concessie onherroepelijk is, blijft het ODC van kracht. Zodra de concessie onherroepelijk wordt, is er volledige duidelijkheid op het water.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb nog gevraagd wanneer de evaluatie veerponten naar de Kamer komt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zou graag verder geïnformeerd worden over de wijze waarop de minister in het voorjaar verdergaat met de achterlandverbindingen. Ik heb ook specifiek gevraagd naar de oeverbelasting van de Maas en de Gelderse IJssel.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb niet per se gevraagd om het stilleggen van de schepen, maar meer om een gesprek met de banken waarin een list zou kunnen worden verzonnen. Die list kan het stilleggen van de schepen zijn, maar bijvoorbeeld ook een afspraak om niet onder de marktprijs te varen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil de Kamer zeker rapporteren over de stand van zaken van de achterlandverbindingen. Ik had het meer als een oproep dan als een expliciete vraag gezien.

Dan kom ik op de oeverbelasting. Ik zal de plekken die de heer Slob noemde bekijken.

Wanneer de evaluatie veerponten komt, hebben wij hier niet paraat. Het antwoord op die vraag komt schriftelijk. Eind 2010 had die evaluatie er blijkbaar moeten zijn, dus zij zou nu wel klaar moeten zijn.

De binnenvaartambassadeur is vele malen in gesprek geweest met de banken en zal dat blijven doen namens ons om alle mogelijkheden en

onmogelijkheden in kaart te brengen. We hebben daarover contact gehad met de binnenvaartsector zelf. We zullen blijven studeren op alle mogelijkheden.

De **voorzitter**: Ik heb een lijstje met toezeggingen.

- Een halfjaar na de start van het transitiecomité krijgt de Kamer een voortgangsrapportage.
- De minister zal het transitiecomité in oprichting de vraag meegeven of er behoefte is aan een onderzoek naar de financiering van de binnenvaartsector. Dat zou kunnen aansluiten bij de eerste toezegging.
- De minister stuurt eind 2011 een actieplan voor het kleine schip naar de Kamer.
- De minister heeft aangegeven dat de VIHB-regeling naar verwachting medio 2011 wordt gewijzigd.
- In het voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de achterlandverbindingen.
- De minister zal kijken naar de oeverbescherming van in het bijzonder de Maas en de Gelderse IJssel. Zij zal de Kamer daarover informeren.
- De minister informeert de Kamer over het moment waarop de evaluatie veerpontvloot naar de Kamer komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Is het verstandig om de uitvoering van de motie over de achterlandverbindingen mee te nemen in de rapportage over het transitiecomité vanwege de samenhang?

De **voorzitter**: Dat lijkt me een goed voorstel.

Ik dank de minister, haar ondersteuning en het publiek voor hun aanwezigheid.