

Vergaderjaar 2010–2011

**30 523**

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

**Nr. 47**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2011

Op 5 november 2010 heb ik uw Kamer het eindrapport «Advies Binnenvaartambassadeur» toegezonden (kamerstuk 30 523 nr. 46). In opdracht van de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken rapporteert de ambassadeur, de heer Verberk, in dit advies over de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart, en de mogelijke aanpak daarvan. De ambassadeur concludeert dat er reden noch mogelijkheid is om te komen tot korte termijn crisisarrangementen. Om de binnenvaartsector op de langere termijn sterker te maken doet de ambassadeur een reeks van voorstellen die de sector minder kwetsbaar moeten maken voor toekomstige marktschommelingen.

Na verschijning heb ik het rapport voorgelegd aan diverse partijen betrokken bij de binnenvaart met het verzoek hun zienswijze te geven op de voorstellen van de ambassadeur. Reacties zijn ontvangen van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Kantoor Binnenvaart (KB), de Algemeene Schippers Vereniging (ASV), de EVO, de Vereniging van Europese Binnenvaartondernemers (VEB) en de Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO). Tevens is het rapport besproken in het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat en in de Nationale Havenraad. De betreffende reacties en gespreksrapporten zijn als bijlagen bij deze brief opgenomen.<sup>1</sup>

In deze brief geef ik, mede namens de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I), mijn zienswijze op hoe invulling kan worden gegeven aan de aanbevelingen van de ambassadeur om te komen tot een structuurversterking van de binnenvaartsector. Daarbij zal ik eerst kort ingaan op de economische vooruitzichten voor de binnenvaart. Vervolgens sta ik stil bij de binnengekomen reacties op het rapport en de zienswijzen van de betreffende partijen hoe invulling te geven aan de voorstellen van de ambassadeur. In het bijzonder zal ik ingaan op de rol die de Minister van EL&I en ikzelf voor de rijksoverheid zien

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

weggelegd. Tot slot zal ik in deze brief ingaan op enkele openstaande toezeggingen en bij de begrotingsbehandeling 2011 aangenomen moties.

## **Vooruitzichten voor de binnenvaart**

In zijn analyse spreekt de ambassadeur de verwachting uit dat het aantal faillissementen van binnenvaartondernemingen beperkt zal blijven. Een belangrijke rol daarbij speelt het ingezette economisch herstel, waardoor de vraag naar transport zal toenemen. De recente jaarcijfers van het Havenbedrijf Rotterdam laten zien dat de totale overslag in de Rotterdamse haven in 2010 ten opzichte van 2009 met 11% is gegroeid en daarmee een nieuw record van 430 miljoen ton heeft bereikt. De containeroverslag groeide met 14% en kwam op jaarbasis uit op 11,1 miljoen TEU. De havens in het Noordzeekanaalgebied groeiden in 2010 met 4% tot een totaal van 90 mln. ton. De redenen voor dit onverwacht snelle herstel liggen in de aangetrokken wereldhandel en het forse herstel van de, voor de binnenvaart zo belangrijke, Duitse economie.

Het algemene beeld is dat de hoeveelheid vervoerd volume in de binnenvaart zich in 2010 fors heeft hersteld. Er wordt weer volop gevaren. Het herstel van de vrachtprijzen gaat echter nog beduidend langzamer. Met name in de markt voor grote schepen (meer dan 2 500 ton) is, mede door de nieuwbouwgolf van de laatste jaren, nog sprake van een aanzienlijke disbalans tussen vraag en aanbod, die naar verwachting nog enige jaren nodig zal hebben om te herstellen<sup>1</sup>.

Recente gegevens van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bevestigen dit beeld. In het eerste halfjaar van 2010 is het containervervoer over de Rijn gestegen met 14,6%. Verwacht wordt dat het groeipercentage in het tweede halfjaar en in 2011 zal afvlakken. In de drogeladingvaart zijn de transportvolumes in de eerste helft van 2010 met 19,3% gestegen. Het transport van meststoffen vertoonde een stijging van ca. 35%, het vervoer van goederen in de landbouwsector kende een stijging van 7,3%. Het vervoer van erts en schroot ten behoeve van de staalindustrie steeg met zelfs 71%. Deze vraag kan in de komende periode nog verder toenemen omdat nog niet alle hoogovens opnieuw in bedrijf zijn gesteld. De bouwsector is nog niet zover: de eerste zes maanden laten een daling zien van 7,2%, maar verwacht wordt dat over heel 2010 sprake kan zijn van een licht toegenomen vraag. Voor 2011 wordt in deze sector uitgegaan van een stagnatie. Het vervoer van kolen over de Rijn is het eerste halfjaar van 2010 toegenomen met 32%. De perspectieven voor dit vervoer zijn zeer positief, de belangrijkste (Duitse) Rijnhavens breiden thans hun overslag- en opslagcapaciteit uit om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar kolen.

Sinds de terugval in het ladingaanbod eind 2008 is de overcapaciteit van de binnenvaartvloot versterkt door het in de vaart komen van nieuwe, grote schepen. In de eerste tien maanden van 2010 is volgens gegevens van de CCR slechts ongeveer een derde van de toename in dezelfde periodes in 2008 en 2009, waarmee een relatieve pauze lijkt ingezet in de groei van de drogeladingvaart.

## **Het rapport van de ambassadeur**

### **1. De korte termijn**

Vanuit binnenvaartorganisaties als CBRB, KB en ASV wordt met teleurstelling geconstateerd dat de ambassadeur niet met korte termijn crisisarrangementen is gekomen. De EVO reageert juist met instemming

<sup>1</sup> NEA, Analysis of the impact of the economic and financial crisis on the Inland Waterway Transport.

op deze conclusie van de ambassadeur en benadrukt dat de markt het zelf zal moeten oplossen.

Ik begrijp de teleurstelling van de binnenvaartorganisaties gezien de moeilijke financiële situatie waarin veel binnenvaartondernemingen zich momenteel, ondanks de betere economische perspectieven, nog bevinden. Ik heb mij er echter van vergewist, dat de ambassadeur in een groot aantal gesprekken met alle relevante partijen alle redelijkerwijs denkbare opties voor korte termijn maatregelen tegen het licht heeft gehouden. Hij is daarbij tot de conclusie gekomen dat aan alle onderzochte maatregelen grote beperkingen kleven met betrekking tot effectiviteit op korte termijn, juridische haalbaarheid en draagvlak. Daarnaast stelt hij, mede op basis van informatie van de banken, dat het aantal faillissementen waarschijnlijk beperkt zal blijven, waardoor geen sprake zal zijn van een negatieve economische spiraal en marktverstorende effecten. De situatie in de binnenvaart wijkt daarmee niet af, aldus de ambassadeur, van de wijze waarop andere bedrijfstakken de gevolgen van de economische crisis ondervinden.

Zoals ik reeds in mijn brief van 5 november jl. heb aangegeven, deel ik het advies van de ambassadeur om geen crisisarrangementen aan te bevelen. Ik heb met instemming kennis genomen van de bereidheid die individuele banken richting de ambassadeur hebben uitgesproken om in individuele gevallen soepel om te gaan met betalingsverplichtingen. Deze toezegging van de banken is belangrijk om de gevolgen van de crisis voor de korte termijn te verlichten en het aantal faillissementen te beperken.

Ondanks hun teleurstelling constateer ik echter dat ook de meeste binnenvaartorganisaties momenteel een oplossing en daaraan gekoppelde maatregelen voor de korte termijn als onhaalbaar beschouwen. Tevens constateer ik dat vanuit de binnenvaartorganisaties ook geen voor de korte termijn effectieve en juridisch houdbare voorstellen aan de ambassadeur zijn gedaan. Op grond van de binnengekomen reacties ben ik dan ook van mening dat we ons nu moeten richten op maatregelen die de structuur van de binnenvaart voor de komende jaren moeten versterken, om er voor te zorgen dat de binnenvaart beter gewapend is tegen economisch zware tijden in de toekomst.

## **2. De langere termijn**

De ontvangen reacties laten zien dat de voorstellen van de ambassadeur voor de langere termijn in grote lijnen brede instemming krijgen. Het positieve toekomstbeeld wordt breed gedeeld, zo ook de noodzaak om tot structuurversterking te komen wil de binnenvaart in staat zijn haar groeipotenties waar te maken. De meeste partijen geven bovendien aan bereid te zijn actief bij te dragen aan het realiseren van (delen van) de langere termijn voorstellen. Ook ik deel de conclusie van de ambassadeur dat gekomen moet worden tot verdere structuurversterking van de binnenvaart en onderschrijf dat zijn voorstellen een goede basis vormen om de komende jaren hieraan concreet te werken.

### *Professionalisering en scholing*

Met de geconsulteerde partijen ben ik van mening dat er veel te winnen valt bij een versterking van de ondernemerskwaliteiten en het commercieel denken onder binnenvaartondernemers. Scholing, opleiding en training zijn daarvoor essentieel, niet alleen voor startende schippers maar ook als «permanente educatie» voor hen die al langer varen. De, mede op basis van door mij beschikbaar gestelde middelen, vanuit de bedrijfstak en het onderwijs ontwikkelde visie op onderwijs en scholing is

daarvoor een beloftevolle stap. Vanuit het Educatieprogramma Binnenvaart heb ik voor de periode 2009 t/m 2012 € 2 mln. beschikbaar gesteld voor o.a. diverse opleidingsprogramma's, zoals de ontwikkeling van een HBO Minor Binnenvaart.

### *Markttransparantie*

Ik onderschrijf, net als de meeste geconsulteerde partijen, het belang van een grotere markttransparantie. De EVO geeft aan dat ook verladers baat hebben bij meer transparantie van de markt. Over de mate waarin een nieuwe prijsindex hieraan kan bijdragen, dan wel de huidige prijsindexen hieraan reeds tegemoet komen, bestaat onder partijen verschil van inzicht. Ik zie de ontwikkeling van een eventuele prijsindex als een primaire verantwoordelijkheid van de marktpartijen. De Minister van EL&I en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) zijn bereid zo nodig kennis, kunde en ervaring ter beschikking te stellen over mogelijke mededingingsrechtelijke aspecten.

De geconsulteerde partijen zijn eensluidend over de wenselijkheid om de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) uitgevoerde marktobservatie aan te vullen met prognoses over marktontwikkelingen in de binnenvaart. Partijen vinden het belangrijk een betrouwbaar inzicht te verkrijgen van de capaciteitsontwikkeling van de vloot. Dergelijke prognoses kunnen gebruikt worden als «early warning systeem» voor mogelijk toekomstige capaciteitsproblemen en een betere onderbouwing bieden van investeringsbeslissingen. Ik onderschrijf deze aanbeveling van de ambassadeur en ben bereid om op korte termijn met de andere CCR lidstaten te overleggen in hoeverre en op welke wijze dergelijke prognoses kunnen worden opgesteld. Wel maak ik daarbij de kanttekening dat het niet eenvoudig zal zijn een dergelijk instrument met voldoende betrouwbaarheid en voorspellende waarde te ontwerpen.

### *Samenwerkingsverbanden*

Het versterken van samenwerking in de sector wordt breed onderschreven. De binnenvaartondernemingen opereren nog te versnipperd en hebben daardoor minder commerciële daadkracht ten opzichte van andere spelers in de logistieke keten. Ik onderschrijf het advies van de ambassadeur om de positie van de binnenvaart in de logistieke keten te versterken. Met o.a. het CBRB, KB en de EVO ben ik van mening dat het wenselijk is dat de particuliere schipper enigerlei vorm van samenwerking zoekt om de gewenste duurzame, efficiënte en betrouwbare partner te worden. Dat kan door zich aan te sluiten bij (nieuwe of bestaande) schipperscoöperaties, maar ook door zich langdurig te verbinden aan een marktpartij. Ik ben het eens met de EVO, dat intermediaire marktpartijen zoals bevrachters zich nog meer bewust zouden moeten zijn van hun rol en de kansen in de logistieke keten, en dat zij meer verantwoordelijkheid kunnen nemen voor een groter deel van de logistieke keten. Langdurige samenwerking in welke vorm dan ook biedt de mogelijkheid meerwaarde te creëren in het belang van alle schakels in de keten. De afgelopen twee jaren hebben laten zien dat zij die zich op enigerlei wijze hadden aangesloten bij een samenwerkingsverband of een langdurige relatie hadden met een verlader of bevrachter, beter door de crisis heen zijn gekomen.

Aan samenwerken in commerciële activiteiten zijn al snel mededingingsrechtelijke haken en ogen verbonden. Ook hier zijn de Minister van EL&I en de NMa waar nodig bereid kennis, kunde en ervaring ter beschikking te stellen. Ik vind de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden een verantwoordelijkheid van marktpartijen. Voor financiering van bijvoorbeeld de aanloopkosten van samenwerkingsverbanden heeft mijn

ambtsvoorganger in het Algemeen Overleg van 17 maart 2010 gewezen op de beschikbaarheid van de Europese reservefondsen voor droge lading en tankvaart. Ik deel zijn oproep aan de Europese koepelorganisaties in de binnenvaart om tot een akkoord te komen voor de aanwending van deze fondsen. Helaas heb ik moeten constateren, dat een dergelijk akkoord nog niet tot stand is gekomen.

De ervaring leert echter ook dat samenwerken in de binnenvaartsector een moeizaam proces is. Veel individuele schippers hechten sterk aan hetgeen zij als hun vrijheid en autonomie beschouwen, en zijn onvoldoende overtuigd van de voordelen van samenwerken. Ik ben het met Kantoor Binnenvaart eens, dat hier een proces van bewustwording nodig is om schippers de meerwaarde van samenwerken concreet te laten ervaren.

#### *Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid*

Samen met vrijwel alle geconsulteerde partijen deel ik de conclusie van de ambassadeur dat duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen grote kansen bieden voor de binnenvaart. De binnenvaart zal blijvend moeten investeren in duurzaamheid om haar voorsprong op weg- en spoorvervoer niet te verliezen. Ook hierbij geldt dat langdurige relaties met opdrachtgevers het voor binnenvaartondernemers beter mogelijk maken dergelijke investeringen rendabel te doen, zoals het door de ambassadeur genoemde voorbeeld van AkzoNobel laat zien. Ik ben positief over de diverse goede initiatieven die de sector al heeft genomen, zoals de introductie van een (door mijn ministerie en de havenbedrijven gefinancierde) Green Award voor binnenschepen, de voortzetting van het door mijn ministerie geïnitieerde programma Voortvarend Besparen, en de met het Havenbedrijf Rotterdam overeengekomen opslag op de havengelden die wordt ingezet voor luchtkwaliteitmaatregelen.

Ook ik zal me blijven inzetten voor een verdere verduurzaming van de binnenvaart. De introductie van zwavelvrije gasolie voor de gehele Europese binnenvaart per 1 januari 2011 is een mijlpaal die markeert dat de emissie van fijn stof door alle binnenschepen in één klap fors verlaagd is. Op EU-niveau wordt gewerkt aan de introductie van scherpere emissienormen voor binnenscheepsmotoren vanaf 2016. Ik zal in overleg met de sector en andere binnenvaartlanden de mogelijkheden verkennen om ook bestaande binnenscheepsmotoren versneld schoon te krijgen. Een nieuwe ontwikkeling betreft het varen op LNG (vloeibaar aardgas). Hiervoor bestaat in de binnenvaartsector veel belangstelling. Naar verwachting worden in 2011 de eerste binnenschepen op LNG in de vaart genomen. Ik wil deze ontwikkeling stimuleren door in de loop van 2011 een eenmalige impuls voor de aanleg van LNG vulpunten te presenteren.

#### *Innovatieve logistieke concepten en impuls voor de containerbinnenvaart*

Ook de oproep van de ambassadeur om de binnenvaart meer vernieuwende logistieke concepten te laten ontwikkelen en implementeren wordt breed gedeeld. Dit speelt in het bijzonder in de containerbinnenvaart. De huidige containerbinnenvaart heeft een aantal kwetsbare kenmerken, zoals het ontbreken van een contractrelatie tussen de zeehaventerminal en de binnenvaartoperator, het feit dat zee- en binnenschepen hun laad- en losactiviteiten grotendeels aan dezelfde kade moeten afhandelen, en de sterke versnippering in ladingaanbod. Hierdoor moeten binnenschepen veel verschillende terminals in het havengebied aandoen, hetgeen uiteindelijk leidt tot lange wachttijden bij zeeterminals. Ook de informatie-uitwisseling is gebrekkig en onvoldoende betrouwbaar, waardoor de keten niet optimaal functioneert.

Om de groeiverwachtingen voor de Tweede Maasvlakte aan te kunnen, en om de modal split doelstelling van 45% voor de binnenvaart te halen, is een verviervoudiging van de binnenvaart containervolumes in 2 035 nodig. Een sterke, concurrerende binnenvaartsector is daarvoor cruciaal. Om dat doel te bereiken moet nog veel werk verzet worden. Ook in de sector zelf leeft dat besef, hetgeen o.a. in 2010 al heeft geleid tot de samenwerking van de VITO en de containeroperators binnen de CBRB in LINC. De schaalvergroting aan de zee kant heeft als consequentie dat ook het achterlandvervoer steeds meer als een samenhangend (multimodaal) systeem moet worden georganiseerd.

Ik ben het eens met de ambassadeur dat voor een versterking van de containerbinnenvaart meer regie nodig is. Ik ben blij dat het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft aangegeven hierbij het voortouw te willen nemen. In de eerste helft van 2011 zal HbR, in overleg met alle relevante betrokken partijen, een projectorganisatie hiertoe optuigen. Ook vanuit mijn ministerie zal hieraan deelgenomen worden. Ik zie deze sectorbrede aanpak ook als een vehikel om invulling te geven aan de motie Slob c.s. (32 500 XII, nr. 43) waarin om een «masterplan achterlandverbindingen binnenvaart» wordt gevraagd. Ik wil daar ook de Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen van Rijkswaterstaat, waarin tot en met 2013 in totaal ca. € 100 mln. beschikbaar is, bij betrekken. Deze impuls heeft onder meer tot doel om bij te dragen aan een betere informatie-uitwisseling, en daarmee tot meer betrouwbare reistijden en vermindering van congestie en wachttijden.

#### *Diversiteit van de vloot*

Onder de geconsulteerde partijen bestaat brede steun voor het behoud van diversiteit van de vloot, inclusief kleine schepen (tot 86 meter). Het blijkt lastig te zijn om de exploitatie van kleine schepen rond te krijgen en investeringen in de modernisering ervan rendabel te maken. Primair blijft dit een verantwoordelijkheid van marktpartijen. Het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB), daartoe in staat gesteld door mijn ministerie, geeft uitvoering aan het Actieplan Klein Schip met als doel de toekomstbestendigheid en concurrentiepositie van binnenvaartondernemingen met schepen tot 86 meter te versterken. Resultaten worden eind 2011 verwacht. Ook zijn in de afgelopen twee jaren in het kader van een SBIR innovatieregeling met steun van mijn ministerie diverse projecten uitgevoerd voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten en duurzamere kleine schepen.

Om een kostenefficiënte exploitatie van kleinere schepen te bevorderen heb ik besloten om met ingang van 1 januari 2011 de in de Binnenvaartregeling gestelde eisen aan bemanningssterkte van schepen kleiner dan of gelijk aan 86 meter te wijzigen. Hierdoor wordt het mogelijk om onder bepaalde voorwaarden te varen met een kleinere of minder gekwalificeerde bemanning. Tot slot meld ik dat mijn ministerie momenteel uitgebreid onderzoek laat doen naar eventuele problemen met de in 2003 in de CCR vastgestelde overgangsbepalingen voor technische voorschriften. Het bedrijfsleven wordt nauw betrokken bij dit onderzoek, dat naar verwachting in april 2011 wordt afgerond.

#### *Onderbouwing en impactanalyse regelgeving*

Het pleidooi van de ambassadeur om bij de totstandkoming van internationale (met name CCR) regelgeving meer aandacht te geven aan betere onderbouwingen en impactanalyses, wordt breed gedeeld. Ook ik onderschrijf het belang hiervan. De afgelopen jaren heeft de Nederlandse delegatie in de CCR zich consequent sterk gemaakt voor meer doel- in



plaats van middelenregelgeving, een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven, en de verplichting om regelgevingvoorstellen vooraf aan een gedegen impactanalyse te onderwerpen. Ik merk dat deze oproep de laatste tijd meer gehoor begint te vinden bij andere lidstaten.

### *Sterke, eenduidige branchevertegenwoordiging*

Brede steun is er tevens voor de aanbeveling om in de binnenvaart tot een sterkere, eenduidige branchevertegenwoordiging te komen. Als eindbeeld pleit de ambassadeur voor één grote, sector omvattende brancheorganisatie. Als tussenstap pleit hij voor een uitvoeringsorganisatie waaraan bestaande brancheorganisaties mandaat geven om beslissingen te nemen.

Zonder afbreuk te willen doen aan nu reeds bestaande goede initiatieven, zoals de samenwerking in het Centraal Overleg Vaarwegen, herken ik de behoefte aan, en de meerwaarde van een sterkere, meer eenduidige branchevertegenwoordiging voor de concurrentiepositie en de slagkracht van de binnenvaart. Hoe hieraan invulling te geven vind ik de verantwoordelijkheid van de binnenvaartorganisaties zelf. Ik begrijp dat vanuit het Branche Overleg Binnenvaart tussen CBRB, KB en Schuttevaer inmiddels al gesprekken hierover gevoerd worden.

### **3. Het Transitiecomité**

De voorstellen van de ambassadeur zijn veelomvattend en ambitieus. Uitvoering ervan vraagt de inzet en samenwerking van een groot aantal partijen, met een hoofdrol voor de binnenvaartorganisaties zelf. Voor de coördinatie van dit proces stelt de ambassadeur de vorming van een (tijdelijk) Transitiecomité voor, met een «aanjaag- en lichte regiefunctie».

De geconsulteerde partijen staan in grote meerderheid positief tegenover een Transitiecomité als tijdelijk hulpmiddel om te bevorderen dat het ambitieuze actieprogramma ook daadwerkelijk tot stand komt. Over de wijze waarop dit moet gebeuren, de verantwoordelijkheden die zo'n comité heeft, en de samenstelling ervan, lopen de meningen uiteen. Omdat een stevig draagvlak vanuit de binnenvaartorganisaties van groot belang is voor het welslagen van de voorgestelde acties, hecht ik in het bijzonder aan hun meningen veel belang. Ik constateer dat CBRB en Schuttevaer van mening zijn dat de hoofdrol in een Transitiecomité moet zijn weggelegd voor de binnenvaartorganisaties zelf, en er geen sprake kan zijn van overdracht van bevoegdheden van de organisaties naar het comité. Kantoor Binnenvaart hecht belang aan een professionele en onafhankelijke begeleiding van het transitieproces. ASV is geen voorstander van een Transitiecomité.

Ik steun de conclusie van de ambassadeur dat voor een voortvarende uitvoering van de door hem gedane voorstellen een tijdelijke constructie in de vorm van een Transitiecomité nuttig en noodzakelijk is. Ik vind het, gezien de ontvangen reacties, belangrijk dat het Transitiecomité de binnenvaartorganisaties in de gelegenheid stelt maximaal verantwoordelijk te zijn voor de uitvoering van de voorstellen van de ambassadeur. Ik ben van mening dat het Transitiecomité primair dient te bestaan uit de voorzitters van CBRB, KB en Schuttevaer, aangevuld met een door hen te kiezen onafhankelijke voorzitter. Gesprekken hierover met CBRB, KB en Schuttevaer zijn gaande. Ik verwacht dat het Transitiecomité op korte termijn van start kan gaan en nog voor de zomer, in samenspraak met mijn ministerie en andere betrokken partijen, een plan van aanpak presenteert over de wijze waarop de aanbevelingen van de ambassadeur

binnen 3 jaar tot uitvoering kunnen komen en welke partijen daarbij een sleutelrol moeten vervullen.

Uit de reacties van geconsulteerde partijen blijkt een grote bereidheid om mee te werken aan de realisering van de aanbevelingen van de ambassadeur. Ook de banken hebben de ambassadeur toegezegd mee te willen werken. Vanzelfsprekend zijn ook de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie bereid op relevante onderdelen inhoudelijk bij te dragen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus