

Vergaderjaar 2012–2013

**30 523**

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

**Nr. 76**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2013

Per brief d.d. 25 april 2013, heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij verzocht om de Kamer uiterlijk 13 mei 2013 te informeren over de stand van zaken in de binnenvaartsector en mijn inzet om de sector te ondersteunen. Daarbij heeft de commissie verzocht om nader in te gaan op mijn inzet in de richting van onze buurlanden en de Europese Commissie, de blokkades van Belgische schippers, de mogelijkheden van financiële ondersteuning en het overleg tussen de binnenvaartsector en de banken.

Het verzoek van de vaste commissie heb ik opgevat als een vraag om de Kamer nader te informeren over de actuele situatie in de binnenvaartsector, die ten tijde van het verzoek vooral bepaald werd door een tweetal ontwikkelingen:

1. De blokkades vanaf medio april van vaarwegen door binnenvaartschippers in België en de gelijktijdige dreiging hiervan in Nederland door vooral Belgische binnenvaartschippers bij de Volkeraksluizen;
2. De hiermee verband houdende overeenkomst die de Belgische federale en gewestelijke overheden op 24 april sloten met vertegenwoordigers van de binnenvaartschippers.

Met deze brief geef ik tevens invulling aan de motie De Vries (Kamerstuk 31 409, nr. 50). Voorts wijs ik u op de gelijktijdige beantwoording van de hiermee samenhangende ingediende schriftelijke Kamervragen van:

- het lid Bashir (SP) over de crisis in de binnenvaart en nieuwe motorenrichtlijn voor binnenvaartschepen onder vraagnummer 2013Z08141, alsmede over het bericht «België werkt aan een verbod op dumpvrachten» onder vraagnummer 2013Z08806;
- het lid Dik-Faber (CU) over de binnenvaartblokkades in België onder vraagnummer 2013Z98646;
- het lid Albert de Vries (PvdA) over het bereikte akkoord over crisismaatregelen in de binnenvaart in België onder vraagnummer 2013Z08807.

## **Actuele situatie (dreigende) blokkades**

Vanaf medio april zijn er in België blokkades geweest van vaarwegen door binnenvaartschippers. De overeenkomst die de Belgische federale en gewestelijke overheden op 24 april 2013 met de Belgische binnenvaartsector gesloten hebben, was de aanleiding om de acties te stoppen.

Blokkades – door vooral Belgische schippers – dreigden de afgelopen weken ook bij de Volkeraksluizen, die vanwege hun ligging in de belangrijke vaarroute tussen Rotterdam en Antwerpen van groot economisch belang zijn. Ook de veiligheid van de doorvaart zou bij blokkades in het geding kunnen komen.

Ik ben verheugd dat zowel de blokkades in België als de dreiging van acties in Nederland inmiddels voorbij zijn. Ik ben me bewust van de moeilijke financiële situatie waarin veel binnenvaartondernemingen zich bevinden. Acties om vaarwegen en sluizen te blokkeren wijs ik evenwel af gezien de economische schade die deze veroorzaken en vanwege de bedreiging van de veiligheid van de doorvaart. Dergelijke acties benadelen vooral ook de binnenvaart zelf. Met het opheffen van de blokkades kan verdere schade – ook voor Nederlandse binnenvaartondernemingen – voorkomen worden.

In het besef van de ernst van de situatie waarin de binnenvaart zich bevindt, heb ik op 22 april jl. een gesprek gehad met de voorzitter van de Binnenvaart Branche Unie (BBU), dhr. Kortenhorst. Bij die gelegenheid heeft hij mij een, in opdracht van de BBU opgesteld, rapport overhandigd met een onderbouwing waarom sprake zou zijn van een «ernstige marktverstoring» in de vaart voor droge lading, die een crisismelding bij de Europese Commissie zou rechtvaardigen. Aangezien op dat moment al duidelijk was geworden dat mijn Belgische ambtsgenoten een dergelijke melding zouden gaan doen, heb ik de heer Kortenhorst verzekerd dat ik aan een Belgisch verzoek om de crisis in de binnenvaart uit te roepen, mijn steun zou geven. Tevens heb ik hem opnieuw opgeroepen om vanuit de binnenvaartsector concrete maatregelen voor te stellen, die op korte termijn effect hebben op het huidige capaciteitsoverschot in de droge ladingvaart, op breed draagvlak kunnen rekenen en passen binnen de kaders van het mededingingsrecht.

## **Internationale inzet**

Belangrijkste onderdeel van de hierboven genoemde overeenkomst van 24 april jl. tussen overheden en binnenvaartsector in België bleek inderdaad een verzoek aan de Europese Commissie te zijn om de crisis in de binnenvaart uit te roepen, en daarmee te constateren dat in de binnenvaart sprake is van een ernstige marktverstoring, als bedoeld in Richtlijn 96/75/EG. Op dit moment wordt door België gewerkt aan de onderbouwing van het verzoek. Vooruitlopend op het formele verzoek, heeft de Staatssecretaris voor Mobiliteit in België met ondersteuning van de drie Gewesten de Europese Commissie verzocht om zo snel mogelijk een vergadering van het binnenvaartcomité conform Richtlijn 91/672/EG (bestaande uit alle Lidstaten die met binnenvaart te maken hebben) samen te roepen om na te gaan hoe de situatie in de verschillende landen zich ontwikkelt en of het aangekondigde Belgische verzoek op steun kan rekenen en er bereidheid bestaat om op EU-niveau maatregelen te nemen.

Ik heb richting de federale Staatssecretaris voor Mobiliteit mijn steun toegezegd voor het Belgische initiatief om tot aanmelding van de crisis over te gaan en het overleg op Europees niveau te starten. In herhaalde

contacten met de verantwoordelijk bewindspersoon in het Gewest Vlaanderen heb ik deze lijn ook overgebracht.

Op 23 april jl. heb ik tevens in een directe ontmoeting mijn Duitse ambtgenoot opgeroepen om het Belgische initiatief eveneens te ondersteunen. Indien nodig en door België gewenst, ben ik bereid om samen met de verantwoordelijke bewindspersoon in België ook Frankrijk met hetzelfde verzoek te benaderen. Overigens zullen alle relevante EU-landen vertegenwoordigd zijn in het komende overleg in het binnenvaartcomité, op korte termijn te houden op uitnodiging van de Europese Commissie.

Overleg op Europees niveau is naar mijn overtuiging de aangewezen plek om maatregelen te overwegen die de huidige overcapaciteit in de droge ladingvaart kunnen aanpakken. Maatregelen gericht op capaciteitsbeheersing zijn immers al snel maatregelen die raken aan de beginselen van vrije marktwerking en prijsvorming en van invloed kunnen zijn op markt- en concurrentieverhoudingen. Bovendien is de binnenvaart een bij uitstek internationaal opererende sector. Indien op Europees niveau tussen Commissie, Lidstaten en de Europese binnenvaartorganisaties tot overeenstemming kan worden gekomen over de aard van de crisis in de binnenvaart en eventuele te nemen maatregelen, ontstaat meer ruimte om tot effectieve maatregelen te komen om het huidige capaciteitsoverschot in met name de grote droge lading schepen aan te pakken, binnen de mededingingsrechtelijke randvoorwaarden. Bij dat overleg kan ook de eventuele inzet van de bestaande Europese sloopfondsen (waarvan ca. 14 mln. voor de droge lading sector) aan de orde komen.

Het is van groot belang dat de Nederlandse inbreng bij de komende besprekingen in Brussel zo veel mogelijk gedragen wordt door de voor de aanpak van het capaciteitsoverschot in de grote droge ladingvaart (d.w.z. schepen > 2.000 ton) meest relevante partijen op nationaal niveau. Ik zal de komende weken daartoe overleg voeren met de betreffende partijen, waarbij ik zal aansluiten bij het reeds lopende overleg in het Transitiecomité Binnenvaart.

In vervolg op het Algemeen Overleg zee- en binnenvaart op 6 februari jl. heb ik bij het Transitiecomité Binnenvaart aangedrongen om het onderling overleg over mogelijke crisismaatregelen voortvarend voort te zetten en te pogen om zo spoedig mogelijk tot resultaten te komen. In de loop van maart zijn ook gesprekken tussen de binnenvaartsector en de banken gestart. Gesprekken worden gevoerd onder leiding van de door mij aangestelde voorzitter van het Transitiecomité, de heer A. Kraaijeveld. De gesprekken concentreren zich op een mogelijke aanpak van de problemen in de grote droge ladingvaart.

Zoals eerder aangegeven blijf ik van oordeel dat het aan de sector zelf is om met voorstellen te komen die op voldoende breed draagvlak kunnen rekenen, op korte termijn effectief zijn en passen binnen het Europese en nationale mededingingsrecht. Wel blijf ik bereid mee te denken en voorstellen van de sector constructief te bezien. In lijn met de, tijdens het VAO van 14 maart jl. ingediende, motie De Vries (Kamerstuk nr. 31 409, nr. 50) span ik mij de komende periode in het bijzonder in om met de sector te komen tot een breed gedragen Nederlandse inbreng in het komende overleg op Europees niveau naar aanleiding van de aangekondigde Belgische crisismelding. Zoals gemeld, is het overleg met de sector hierover gaande.

## **Vervolgbericht**

In de verwachting dat het overleg op Europees niveau alsdan tot voldoende conclusies geleid heeft, heb ik het voornemen om uw Kamer direct na het zomerreces opnieuw te informeren over de stand van zaken in de binnenvaartsector.

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