

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3449

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *grote zorgen bij de kleine binnenvaart* (ingezonden 16 augustus 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de van minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) (ontvangen 11 september 2012).

Vraag 1

Wat is uw reactie op de grote zorgen die de Algemeene Schippers Vereniging heeft over de toekomst van de kleine binnenvaart, waarin een ijzig scenario wordt geschetst?¹

Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van het artikel in de Scheepvaartkrant van 8 augustus j.l. waarin beschreven wordt wat volgens de Algemeene Schippers Vereniging de problemen zijn waar de kleine binnenvaart mee kampt. De problematiek van de kleine binnenvaart is mij bekend. Deze stond ook centraal in het rapport «Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet», dat door de binnenvaartsector met financiële steun van mijn ministerie is opgesteld. Ik heb dit rapport op 16 november 2011 samen met mijn zienswijze naar de Kamer gestuurd (Kamerstuk 30 523, nr. 67). In mijn brief heb ik aangegeven dat het rapport van de sector terecht stelt dat marktpartijen zelf primair verantwoordelijk zijn voor het creëren van een levensvatbare toekomst voor het kleine schip. Ook heb ik aangegeven welke rol ik voor de rijksoverheid zie, namelijk het waar mogelijk wijzigen van regelgeving daar waar deze de rentabiliteit en exploitatie van het kleine schip onnodig negatief beïnvloedt. Concreet gaat het om bemannings- en technische regelgeving. Besluitvorming over deze onderwerpen heeft plaats in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, en dat betekent dat realisatie van aanpassingen afhankelijk is van internationale overeenstemming.

Vraag 2

Kunt u ook ingaan op het item bij het NOS journaal over het failliet van de binnenvaartsector?²

¹ De Scheepvaartkrant, 8 augustus jl. «ASV maakt zich grote zorgen om kleine binnenvaart»

² Nederland 2, 5 augustus jl., NOS journaal 20.00 uur «het failliet van de binnenvaart»

Antwoord 2

Het item gaat niet over «het failliet» van de binnenvaartsector. In het item wordt een beeld geschetst van enerzijds de nog voortdurende zorgen in de binnenvaartsector, mede ingegeven door een groter aantal faillissementen in vergelijking met vorig jaar, en anderzijds de hoopvolle perspectieven voor de langere termijn. Dit beeld sluit aan bij het beeld dat eind 2010 reeds door de Binnenvaartambassadeur in zijn rapport geschetst werd. In zijn rapport gaf de Binnenvaartambassadeur aan geen mogelijkheden te zien voor korte termijn crisismaatregelen. In plaats daarvan presenteerde hij een tiental aanbevelingen voor structuurversterking van de binnenvaartsector, die er voor zorgen dat de sector minder kwetsbaar wordt voor economische tegenslag. Het door mij ingestelde, en door de drie grootste binnenvaartorganisaties gedragen Transitiecomité werkt aan het realiseren van deze aanbevelingen.

Vraag 3

Hoe ver bent u met uw onderzoek naar bodemtarieven, zoals u eerder had toegezegd? Kunt u aangeven op welke termijn u de Kamer hier verder over zal informeren?

Antwoord 3

Tijdens het AO Scheepvaart/Binnenvaart van 19 januari 2012 heb ik toegezegd bij andere lidstaten te zullen informeren naar het hanteren van een bodemtarief. Zoals ik in april al schreef (Kamerstuk ah-tk-2011/2012–2133), in antwoord op uw eerdere Kamervragen over dit onderwerp, zal ik de Kamer, indien er sprake is van het hanteren van bodemtarieven door andere lidstaten, komend najaar bij de volgende voortgangsrapportage van het Transitiecomité hierover informeren.

Vraag 4

Is het waar dat door het verdwijnen van schepen onder de 1000 ton vele bedrijven en plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar zullen worden per binnenvaartschip? Zo ja, wat voor gevolgen heeft dit voor de transportsector en wat is uw oordeel daarover? Zo nee, wat is dan uw analyse van de ontstane situatie?

Antwoord 4

In het door de binnenvaartsector opgestelde «Plan van aanpak Klein Schip» is aangegeven dat kleine schepen zowel betekenis hebben voor het bedienen van verladingsaanleggen aan de kleine vaarwegen, als voor het zorgdragen voor bevoorrading op maat. In het rapport wordt een onderzoek door de sector aangekondigd naar het minimum aantal kleine schepen dat nodig is om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. In het plan van aanpak is geconstateerd dat voor schepen kleiner dan 1 000 ton de toekomstkansen minder rooskleurig zijn dan voor de categorie 1000–1500 ton, en dat er voor de kleinste categorie alleen mogelijkheden zijn voor innovatieve concepten en voor schepen die zich toeleggen op niche markten. Om de ontwikkeling van innovatieve concepten te bevorderen is door mijn ministerie eerder € 1 mln. beschikbaar gesteld in het kader van een zgn. SBIR-regeling (Small Business Innovation Research). Een aantal innovatieve concepten bevinden zich thans in de fase van marktintroductie. Overigens constateer ik dat het verladingsbedrijfsleven, ook aan kleinere vaarwegen, een toenemende interesse heeft om van binnenvaart gebruik te maken. Zo heb ik 20 augustus jl. nog afspraken gemaakt met 16 bedrijven in Zuidoost-Brabant, die hebben toegezegd voortaan bijna 600 vrachtladingen per dag via de Brabantse kanalen te vervoeren in plaats van over de weg. Ik heb toegezegd de betreffende vaarwegen geschikt te zullen maken voor langere schepen. Ondanks krappere wordende budgetten en noodzakelijk geworden prioriteringen, blijf ik in de komende jaren flink investeren in het vaarwegennet, waaronder ook in kleinere vaarwegen. Ik wijs hierbij ook naar de investeringen in het kader van de 1^e en 2^e tranche quick wins binnenhavens, die in belangrijke mate bijdragen aan de bereikbaarheid van bedrijvigheid aan kleine vaarwegen.

Vraag 5

Tot op heden vond u het niet noodzakelijk om crisismaatregelen te nemen voor de binnenvaart: bent u bereid dit nu alsnog te doen? Zo ja, welke maatregelen wilt u dan nemen? Zo nee, hoe moet de sector dan het hoofd boven water blijven houden in deze aanhoudende slechte economische omstandigheden?

Antwoord 5

Mijn ambtsvoorgangers en ikzelf hebben reeds vanaf 2009 initiatieven vanuit de sector ondersteund, dan wel zelf genomen om de binnenvaart sterker te maken en zo mogelijk de effecten van de crisis te verzachten. Na het niet doorgaan van de, door de sector zelf voorgestelde, »oplegeregeling» om schepen tijdelijk aan de kant te leggen, en het niet honoreren door de Europese Commissie van het door Nederland gedane verzoek om »de crisis in de binnenvaart uit te roepen», heeft mijn ambtsvoorganger in 2010 een Binnenvaartambassadeur aangesteld. Deze kreeg als opdracht mee om enerzijds voorstellen te doen voor mogelijke korte termijn crisisarrangementen, en anderzijds structuurversterkende voorstellen te doen om voor de langere termijn de binnenvaartsector minder kwetsbaar te maken voor conjuncturele marktschommelingen. De Binnenvaartambassadeur concludeerde dat er geen maatregelen denkbaar zijn die op korte termijn effect hebben, op voldoende draagvlak kunnen rekenen en voldoen aan (nationale en Europese) mededingingsregels. Om te komen tot lange termijn structuurversterking van de binnenvaart deed de Binnenvaartambassadeur een groot aantal aanbevelingen. Ik heb het rapport van de ambassadeur onderschreven en heb, in samenspraak met de belangrijkste binnenvaartorganisaties, het door hem voorgestelde Transitiecomité ingesteld om invulling te geven aan deze aanbevelingen. Over de voortgang van het Transitiecomité zal ik uw Kamer in het najaar opnieuw rapporteren.

Vraag 6

Deelt u de mening dat, wanneer er nu geen maatregelen worden genomen, de doelstelling, om tot een »model shift» te komen van 30% van het wegtransport naar water en spoor, voor 2030 onmogelijk gehaald kan worden? Zo nee, op welke wijze gaat u deze doelstelling dan alsnog bewerkstelligen?

Antwoord 6

Ik neem aan dat de heer Bashir refereert aan de doelstelling uit het Witboek Transport van de Europese Commissie. In het Witboek beschrijft de Commissie tien subdoelen om in de transportsector te komen tot een CO₂-emissiereductie van 60% in het jaar 2050. Eén daarvan is dat 30% van het wegtransport over afstanden groter dan 300 km in het jaar 2030 zou moeten verschuiven naar binnenvaart en spoor. In het jaar 2050 zou dit zelfs 50% moeten zijn. Dit zijn overigens doelstellingen op EU-niveau. In Nederland is het marktaandeel van de binnenvaart al relatief hoog. In reactie op het Witboek heeft het kabinet aangegeven het streefdoel van 60% CO₂-reductie in 2050 ambitieus te vinden, en gezien de termijnen en onzekerheden geen voorstander te zijn van bindende doelstellingen voor sectoren. Dit laat onverlet dat ik het belangrijk vind dat de binnenvaart zich als sterke vervoersmodaliteit maximaal kan ontplooien. De structuurversterking die is ingezet naar aanleiding van het rapport van de Binnenvaartambassadeur strekt daar ook toe. Daarnaast blijf ik vanzelfsprekend volop investeren in de binnenvaart en het vaarwegennet, om een verdere groei van de binnenvaart mogelijk te maken.