

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/49231

Uw kenmerk
2012Z05492

Datum 5 april 2012
Betreft Kamervragen van het lid Bashir (SP) over de analyse van
ING Economisch Bureau over de binnenvaart

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die het lid Bashir (SP) heeft gesteld over de analyse van ING Economisch Bureau over de binnenvaart (ingezonden op 19 maart 2012).

Vraag 1

Deelt u het standpunt van het Economische Bureau van ING dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 1

ING Economisch Bureau concludeert niet dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt. Wel stelt men dat de binnenvaart een aantal kenmerken heeft die haar economisch kwetsbaar maken. Daarmee bevestigt het rapport van ING Economisch Bureau de analyse die de Binnenvaartambassadeur eind 2010 op verzoek van mijn ambtsvoorganger maakte. In zijn rapport concludeerde de Binnenvaartambassadeur dat voor de langere termijn een structuurversterking in de binnenvaart noodzakelijk is. Deze moet de sector weerbaarder maken tegen conjuncturele marktschommelingen. Net als ING Economisch Bureau wees de Binnenvaartambassadeur onder meer op het belang van betere samenwerking tussen marktpartijen, om zo de krachten te bundelen. Het door mij ingestelde Transitiecomité Binnenvaart werkt momenteel aan de aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur.

Vraag 2

Deelt u de analyse van het Economische Bureau van ING over de kwetsbare positie van zelfstandige schippers? Zo nee, hoe is het dan volgens u gesteld met de positie van de kleine schippers?

Antwoord 2

Het rapport geeft aan dat door de sterke versnippering in grote delen van de binnenvaartsector de zelfstandige schipper in de droge ladingvaart te maken heeft met een groot ondernemingsrisico en beperkte onderhandelingsmacht. Ook hierin komt de analyse van ING Economisch Bureau overeen met die van de Binnenvaartambassadeur. Zowel ING Economisch Bureau als Binnenvaartambassadeur pleiten voor een structuurverandering in de sector.

Ondernemers kunnen hier iets aan doen door krachten te bundelen en meer samen te werken, zoals hierboven beschreven. Overigens concludeert het rapport van ING Economisch Bureau dat niet de hele binnenvaart slecht rendeert. Het zijn juist de kleine schepen (< 1500 ton) die door aanzienlijk lagere financieringslasten het hoofd redelijk goed boven water kunnen houden, aldus het rapport.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/49231

Vraag 3

Deelt u de mening dat, terwijl de kleine schepen massaal gesloopt worden, deze tegelijkertijd keihard nodig zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u de kleine schipper helpen?

Antwoord 3

Zoals ik in mijn brief van 16 november 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 67) al aangaf, is het aan de markt te bepalen voor welke categorieën schepen op basis van een renderende exploitatie voldoende perspectief bestaat. Het door de binnenvaartsector opgestelde rapport "Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet", dat ik uw Kamer op 16 november jl. aanbod, stelt terecht dat marktpartijen zelf primair verantwoordelijk zijn voor het creëren van een levensvatbare toekomst voor het kleine schip. Het plan van aanpak heeft daartoe een groot aantal aanbevelingen gedaan. Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer reeds aangaf, zie ik een rol voor de rijksoverheid daar waar regelgeving de rentabiliteit en exploitatie van het kleine schip onnodig negatief beïnvloedt.

Vraag 4

Bent u bereid de crisis uit te roepen voor de binnenvaart zodat eindelijk de maatregelen (zoals bodemtarieven en marktregulatie) kunnen worden genomen die nodig zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Een lidstaat kan, onder verwijzing naar Richtlijn 96/75/EG, de Europese Commissie verzoeken passende maatregelen te nemen in geval van een ernstige verstoring van de markt. De Europese Commissie besluit vervolgens, na consultatie van de lidstaten, of inderdaad sprake is van een dergelijke ernstige marktverstoring. Mijn ambtsvoorganger heeft op 12 november 2009 volgens deze procedure de Europese Commissie verzocht voor de droge lading vaart 'de crisis uit te roepen'. De Europese Commissie heeft besloten hieraan geen gevolg te geven, omdat er volgens de Commissie geen sprake was van een ernstige verstoring van de markt, zoals geformuleerd in de Richtlijn. Het Nederlandse verzoek werd overigens ook niet gesteund door de andere binnenvaartlanden. De Kamer is hierover per brief van 16 maart 2010 geïnformeerd (Kamerstuk 32 123 XII, nr. 47). Het rapport van ING Economisch Bureau geeft geen nieuwe argumenten die de Europese Commissie tot een andere afweging zouden kunnen brengen. Een nieuwe gang naar Brussel acht ik dan ook niet zinvol.

Vraag 5

Bent u bereid de adviezen van het Economische Bureau van ING serieus te nemen en te betrekken bij de verdere afhandeling van uw toezegging aan de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar bodemtarieven in andere lidstaten?

Antwoord 5

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de informatie die door ING Economisch Bureau in zijn rapport verstrekt is. Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 19 januari 2012 ben ik bezig in beeld te brengen in hoeverre bij andere lidstaten sprake is van het hanteren van bodemtarieven. Als

dat het geval is, zal ik uw Kamer bij de volgende voortgangsrapportage van het Transitiecomité hierover nader informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/49231

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen