

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 65

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij brief van 15 april 2009 (2009Z06830/2009D18493) inzake de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart.

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 mei 2009. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Depla (PvdA).

Naar aanleiding van deze brief heb ik op 22 april 2009 een persoonlijk onderhoud gehad met de sectororganisaties het Centraal Bureau voor de Rijnen Binnenvaart, Het Kantoor en de Koninklijke Schuttevaer. Gezien dit onderhoud heb ik geen schriftelijke reactie op hun brief gegeven. Tevens beantwoord ik de vragen die de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat aansluitend heeft gesteld over deze brief.

De organisaties zijn positief over de maatregelen die het kabinet heeft vastgelegd in het aanvullend beleidsakkoord «Samenwerken aan de toekomst».

Voor de binnenvaart betekenen deze maatregelen dat er voor vaarwegen, sluisen en binnenhavens € 200 miljoen beschikbaar komt waarvan € 75 miljoen extra en € 125 miljoen versnelling.

De organisaties hebben mij op de hoogte gesteld van hun initiatieven om te voorzien in aanvullende maatregelen om binnenvaartbedrijven de kans te geven de crisis te doorstaan.

De sector streeft in deze economisch moeilijke periode naar een uitbreiding van de regeling borgstelling MKB Kredieten. Deze regeling, waar veel binnenvaartondernemingen gebruik van maken, valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega van Economische Zaken. De branche zal dit onderwerp ter sprake brengen bij dit ministerie.

Daarnaast zullen de brancheorganisaties zelf de mogelijkheden onderzoeken om op basis van vrijwilligheid een capaciteitsreductie van de vloot te realiseren.

Ik heb de sector laten weten dat vanuit mijn departement hiervoor geen geld ter beschikking zal worden gesteld. Wél zal mijn ministerie via personele inzet bijdragen aan dit onderzoek.

Tenslotte heb ik toegezegd dat ik samen met de sector zal onderzoeken of de gelden uit het zogeheten Europese sloopfonds inzetbaar zijn bij het bestrijden van de crisis in de binnenvaart. Indien dit mogelijk blijkt ben ik bereid een unaniem verzoek hierover van de Europese binnenvaartorganisaties richting de Europese Commissie te ondersteunen.

Voor het overige verwijs ik naar onderstaande antwoorden op uw vragen over dit onderwerp.

1

Herkent u het beeld dat – indien na de zomer geen sprake is van economisch herstel – veel binnenvaartbedrijven in financiële problemen zullen komen?

Ik herken het beeld dat de transportsector en dus ook de binnenvaart in moeilijkheden is gekomen als gevolg van de economische crisis. In mijn gesprek met de binnenvaartorganisaties op 22 april 2009 hebben deze aangegeven dat individuele bedrijven in met name het bulk- en containervervoer zwaar onder druk staan. Wel is het zo dat zodra de economie weer aantrekt, de binnenvaartbedrijven als één van de eerste zullen profiteren van dit economisch herstel. Zodra de voorraden bij productiebedrijven ontoereikend zijn om het gewenste productieniveau te realiseren, zullen de voorraden aangevuld moeten worden hetgeen transportvraag betekent.

Het is moeilijk te voorzien wat het aanhouden van de economische crisis zal betekenen voor de financiële positie van individuele binnenvaartbedrijven. Hun positie is mede afhankelijk van de reserves die de bedrijven de afgelopen, goede jaren hebben weten op te bouwen en de wijze waarop zij hun bedrijfsvoering uitoefenen.

2

Wat is uw oordeel over het feit dat schippers ver onder de kostprijs vrachten moeten accepteren en elkaar daarmee steeds verder in de misère drijven?

Het is niet aan mij om hierover een oordeel uit te spreken. Ondernemers bepalen zelf onder welke voorwaarden en tegen welke prijzen zij bereid zijn het werk, in dit geval het vervoeren van goederen over water, te accepteren.

3

Bent u van mening dat de crisis, als gevolg waarvan de transportvraag keldert, niet tot gevolg mag hebben dat kleine (familie)bedrijven failliet gaan en dat daarmee de veelal kleine binnenvaartschepen voor transport over water verloren gaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u hieraan doen?

3

De economische crisis, waarvan thans sprake is, heeft gevolgen voor het gehele Nederlandse en buitenlandse bedrijfsleven en voor alle burgers. Het is, hoe betreurenswaardig ook, onvermijdelijk dat in deze crisis een aantal bedrijven failliet gaat.

Wel heb ik er vertrouwen in dat veel bekwame en toegewijde ondernemers met kleine schepen in staat zullen zijn deze crisis te doorstaan.

4

Is het u bekend dat er op korte termijn nog ca. 100 tot 200 nieuwe binnenvaartschepen aan de vloot worden toegevoegd die nog eens extra concurrentie vormen in een reeds gespannen markt waarin de transportvraag al terugloopt?

Uit informatie die ik van de sector heb ontvangen blijkt dat het inderdaad aannemelijk is dat dergelijke aantallen nieuwe binnenschepen op korte termijn aan de vloot worden toegevoegd. Onduidelijk is echter of deze ondernemers hun schip ook daadwerkelijk in de vaart zullen brengen. Volgens de sector zijn er op dit moment ondernemers die besluiten om, met het oog op het huidige, onzekere klimaat, nog enige tijd te wachten alvorens hun schip in de vaart te brengen. Ook worden thans veel bestellingen voor rompen geannuleerd en proberen investeerders hun strategie aan de dalende vraag aan te passen.

5

Bent u bereid te onderzoeken hoe deze «nieuwe vloot» voorlopig aan de wal te houden totdat de economie weer aantrekt en de transportvraag weer voldoende groot is om deze extra concurrentie ruimte te bieden?

Het is niet aan de overheid om in te grijpen in een open markt waar ondernemers naar eigen inzicht kunnen investeren.

6

Bent u bereid met de vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche in overleg te treden over hun voorstel voor coöperatieve solidariteit en een vrijwillige toerbeurt, zodat meer binnenschippers de crisis beter kunnen doorstaan? Zo nee, waarom niet?

Met de implementatie van richtlijn 96/75 EG «houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap», zijn in 1998 de systemen van evenredige vrachtverdeling (toerbeurt) afgeschaft. Binnen de geliberaliseerde markt van de EU bestaat slechts in zeer uitzon-

derlijke situaties de mogelijkheid om af te stappen van een vrije markt. Hier zal dan tevens binnen de EU overeenstemming moeten zijn. Uit mijn recent overleg met het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, de Koninklijke Schuttevaer en Het Kantoor is gebleken dat deze organisaties geen voorstander zijn van een herintroductie van het toerbeurtsysteem.

7

Bent u bereid met verladers in overleg te treden over minimumprijzen van transport om te voorkomen dat het korte termijnvoordeel van onder de kostprijs lading accepteren, dat binnenschippers het faillissement in drijft, op lange termijn leidt tot grote transportproblemen vanwege gebrek aan binnenschippers? Zo nee, waarom niet?

Het is aan de sector zelf om zich sterk te maken in de onderhandelingen met de verladers om een redelijke en billijke transportprijs tot stand te brengen.

8

Is het mogelijk om geld uit het sloopfonds te benutten om de gevolgen van de crisis te bestrijden?

De desbetreffende EU-verordening 718/1999 «betreffende het beleid van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren» lijkt in eerste aanleg weinig aanknopingspunten te bieden om de gelden uit het sloopfonds in te zetten als instrument om de crisis in de binnenvaart te bestrijden. Gelden uit het sloopfonds zijn inzetbaar om vervroegde pensionering van schippers mogelijk te maken, beroepsopleidingen van schippers te financieren voor emplooi buiten de binnenvaartsector, de vorming van commerciële verbanden van schipper-eigenaars te stimuleren of om de vakbekwaamheid van binnenvaartschippers te verhogen. Zoals ik al heb aangegeven zal ik met de sector onderzoeken welke mogelijkheden de verordening biedt om gelden uit het Europese sloopfonds in te zetten.

9

Ziet u andere mogelijkheden om de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart te verlichten? Zou u daarbij in kunnen gaan op de voorstellen van de binnenvaartbranche?

In het aanvullend beleidsakkoord «Samenwerken aan de toekomst» is aangegeven dat dit kabinet in 2009 en 2010 circa € 6 miljard inzet om de economie en daarmee de vraag naar transport, over weg en water en via de lucht, te stimuleren.

In de jaren 2009 en 2010 is € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor investeringen in Vaarwegen, Sluizen en Binnenhavens.

Aantrekken van de vervoersvraag moet plaatsvinden via het al eerder genoemde macro-economische beleid.

De binnenvaartorganisaties zien graag een uitbreiding van de regeling borgstelling MKB Kredieten. Deze regeling, waar veel binnenvaart-ondernemingen gebruik van maken, valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega van Economische Zaken. De branche zal dit onderwerp ter sprake brengen bij dit ministerie.

Daarnaast zullen de brancheorganisaties de mogelijkheden onderzoeken om op basis van vrijwilligheid een capaciteitsreductie van de vloot te realiseren. Mijn ministerie zal via personele inzet bijdragen aan dit onderzoek.

10

Bent u bereid de Kamer, gezien de ernst van de crisis, vóór 1 mei uitgebreid te informeren over de acties die u heeft ondernomen en wat dat heeft opgeleverd? Zo nee, waarom niet?

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar het bovenstaande.