

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

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

Nr. 78

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van VroonhovenKok (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentje Hamming-Bluemink (VVD), Nicolai (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Uitslag (CDA) en Weekers (VVD).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 augustus 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Economische Zaken² hebben op 30 juni 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en minister Van der Hoeven van Economische Zaken over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat betreffende de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart d.d. 06 mei 2009 (31 700-XII, nr. 65);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat betreffende het rapport Overgangsmatregelen m.b.t. de Rijnvaart d.d. 23 februari 2009 (30 523, nr. 34);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden d.d. 28 april 2009 (23 645, nr. 290);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat betreffende de crisis en overgangsvoorschriften binnenvaart d.d. 24 juni 2009 (31 700-XII, nr. 73);**
- **de antwoorden van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op schriftelijke vragen van het lid de Rouwe d.d. 29 mei 2009, inzake een klein vaarbewijs voor mensen met doofheid aan één oor (2009Z10064).**

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken, Timmer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Sneep

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Jager, Roefs, Roemer, De Rouwe, Van der Staaij,

en staatssecretaris Huizinga-Heringa, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom. Aan de orde is het algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De minister van EZ is verhinderd. De staatssecretaris spreekt dus tevens namens deze minister. Ik stel een spreektijd in eerste termijn van zes minuten per woordvoerder voor, met maximaal twee interrupties. Als we eerder klaar zijn dan gepland, is er een bonus. Het woord is aan de heer De Rouwe namens de fractie van de CDA.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Na jaren van groei zit onze binnenvaartsector door de mondiale crisis in zwaar weer. De crisis is in volle omvang gaande, evenals de plannen van de sector om de schade zo veel mogelijk te beperken en goed uit de crisis te komen. De binnenvaartsector komt met initiatieven voor een gezamenlijk plan van aanpak en verdient daarbij steun. Het doet ons goed dat de staatssecretaris met de sector meewerkt en meedenkt. We hopen dat de sector erin slaagt, met gedragen voorstellen te komen.

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de plannen van het Crisisberaad binnenvaart onder leiding van Wim van Sluis? Wat is haar oordeel over de reeds bekendgemaakte plannen? Een van de voorstellen betreft poolvorming. Als er voldoende draagvlak voor is, denkt de sector dit zelf te kunnen bekostigen. Dit houdt wel in dat een deel van de vloot tijdelijk niet kan worden gebruikt. Welke initiatieven neemt de staatssecretaris of heeft zij genomen om samen met Rijkswaterstaat en de binnenvaartsector te zorgen voor voldoende ruimte om de schepen neer leggen? De staatssecretaris heeft zich binnen CCR-verband (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) hard gemaakt om coulant om te gaan met schippers die een beroep doen op de hardheidsclausule. Mijn fractie is hier altijd een groot voorstander van geweest. Het zou echter goed zijn om de binnenvaartsector zelf de ruimte te geven om een voorstel te doen voor het interpreteren van de hardheidsclausule. Is de staatssecretaris bereid om de sector hiervoor de ruimte te geven?

Wij hebben waardering voor de verruiming van de staatsgaranties door het kabinet, waarover de Kamer gisteren is geïnformeerd. De sector heeft deze verruiming gevraagd en gekregen. We zijn er echter nog niet. Het CDA ziet graag dat het kabinet mede bijdraagt aan de verdere planontwikkeling van de sector onder leiding van Wim van Sluis. De binnenvaartsector toont lef door zelf met soms moeilijke plannen te komen. Dat lef en die toekomstgerichte insteek moeten we ondersteunen. Daarom pleit mijn fractie voor een rijksbijdrage van ten minste €250 000 om de ingezette planvorming door de binnenvaartsector verder kans van slagen te geven. Samen met mijn collega Van der Vlies heb ik vandaag een amendement ingediend om dit te bewerkstelligen. Ik wil de staatssecretaris ook vragen om open te staan voor initiatieven die meer kosten dan dit bedrag. Ik denk echter wel dat €250 000 een goede start is. Dan kom ik op de concessiewetgeving voor personenvervoer van en naar de Waddeneilanden. Ik steun de voorstellen om het personenvervoer naar de eilanden door middel van een concessie en marktwerking te regelen. Wel vraag ik de staatssecretaris het volgende. In artikel 2, lid 2, is opgenomen dat het verbod om zonder concessie het onderhavige vervoer te verrichten pas gaat gelden met ingang van de dag van het vervoer van of

naar het betreffende eiland, nadat onherroepelijk een concessie is verleend zoals bedoeld in artikel 7 Besluit personenvervoer. Is het niet beter om dit zo snel mogelijk goed te regelen? Kan het besluit daarom al in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad?

In de voorliggende concessieverplichting is de reder verplicht om iedereen naar het eiland te vervoeren. Ik kan mij voorstellen dat er situaties zijn waarin de reder en de eilandbewoners wensen dat iemand voor een bepaalde tijd niet op het eiland komt. Helaas komt het voor dat gasten zich wel heel vrij voelen. Kennelijk denken zij van alles te mogen. Met name als er sprake is van alcoholmisbruik bestaat de kans dat eilandbezoek leidt tot vernieling, agressie en aantasting van de openbare orde. Het CDA pleit er voor dat hufterig gedrag niet wordt beloond met een vervolfbezoek aan het eiland. Een veerverbod zou in onze ogen daarom mogelijk moeten zijn, indien de betrokken persoon bijvoorbeeld een gebiedsverbod heeft gekregen. In de voorliggende concessie met de plicht om iedereen te vervoeren is dat helaas niet mogelijk. Daarom pleit mijn fractie ervoor dat eilandburgemeesters en reders de bevoegdheid en de mogelijkheden krijgen om veerverboden in te stellen voor bezoekers die aangetoond hebben zich niet te kunnen gedragen op het betreffende eiland. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris. Ik verwijs ook naar de plannen in het ov in Rotterdam, waar mensen ook een openbaarvervoersverbod kunnen krijgen.

De heer **Roemer** (SP): Met het risico dat dit onderwerp slechts grenst aan de agenda van vandaag: hoe moet een dergelijk veerverbod gecontroleerd worden? Iemand komt bij de aanlegsteiger aan, koopt een kaartje en gaat aan boord. De heer De Rouwe wil toch niet dat de staatssecretaris op de stoel van de rechter gaat zitten? Als de rechter een gebiedsverbod heeft opgelegd, kan dat worden gecontroleerd. Hoe moet dat bij een veerverbod? Wil de heer De Rouwe al die duizenden mensen die deze zomer naar Texel gaan bij de ingang van de boot controleren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat gebeurt al. Als de heer Roemer de boot naar Terschelling neemt, moet hij een geldig kaartje laten zien. Er zijn echt geen honderden probleemgevallen op de eilanden. Het is echter wel een heel vervelend probleem dat grote impact heeft. Ik verwees al naar het initiatief in het ov in Rotterdam, waar iets dergelijks ook mogelijk is. Daarover heb ik de heer Roemer overigens geen vraag horen stellen ... Je hebt daar een chip nodig om mee te kunnen doen en ook daar hoef je je niet te legitimeren als je de bus instapt. Ik denk dat een vervoersverbod mogelijk moet zijn, analoog aan het stadionverbod bij voetballen. Ik kan meerdere voetbalkaartjes kopen en de heer Roemer meenemen naar het stadion. Stel dat hij een stadionverbod heeft, dan mag hij er niet in, omdat de voetbalclub een lijst heeft met foto's en namen van mensen die niet naar binnen mogen. Een veerverbod is beter behapbaar en kleiner in omvang. Het werkt met een zwarte lijst van mensen die niet welkom zijn. Het gaat daarbij niet om tientallen mensen. Ik laat even in het midden hoe het moet worden uitgewerkt, of de burgemeester, de officier van justitie of de reder een dergelijk verbod opstelt. Ik doe vandaag slechts dit voorstel. Onder de huidige concessie zijn reders verplicht, iedereen te vervoeren. Het is toch gek dat de burgemeester iemand van het eiland wegstuurt, maar dat die persoon de volgende dag de boot terug kan nemen. Het lijkt mij verstandig om in zo'n geval te beginnen bij de bron en iemand helemaal niet toe te laten.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij haalt de heer De Rouwe een aantal dingen door elkaar. Ik kan mij er alles bij voorstellen om raddraaiers te weren; daarover hoeven we niet te discussiëren. Dan heb je het echter over een door de rechter op te leggen gebiedsverbod, dat op het eiland te

controleren is. In geval van een stadionverbod kun je niet tegen iemand zeggen dat hij ook de trein of bus naar het stadion niet in mag. Ik snap het probleem, maar de oplossing die de heer De Rouwe geeft, is niet de juiste. Het gebiedsverbod van de rechter is het gebiedsverbod van de rechter. Daarbij moet je het laten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gebiedsverbod waarop ik duid, is het voorstel dat onlangs in de Tweede Kamer aan de orde is geweest, namelijk een verbod dat door de burgemeester kan worden opgelegd, niet door de rechter. Daarom is het extra vreemd dat bepaalde mensen niet welkom zijn op het eiland, maar de concessie de reder wel verplicht om iedereen over te zetten. Laten we het goed aanpakken. Laten we, als er een gebiedsverbod geldt voor één persoon omdat deze zich gigantisch heeft misdragen, dit verbod compleet maken en deze persoon ook niet toelaten op de rederij. In de huidige concessie staat heel nadrukkelijk dat de rederij verplicht is om alles en iedereen mee te nemen. Ik stel de vraag of er uitzonderingen mogelijk zijn, zodat in een klein aantal gevallen gezegd kan worden dat we mensen voor een of twee jaar niet terug willen zien op het eiland.

Enkele weken geleden heb ik schriftelijke vragen gesteld aan de staatssecretaris over de eisen voor het verkrijgen van een klein vaarbewijs. Personen die doof zijn aan één oor blijken niet in aanmerking te komen voor een klein vaarbewijs. Als motivatie geeft de staatssecretaris dat de Nederlandse wetgever besloten heeft om de keuringseisen voor een klein vaarbewijs op het gebied van gehoor gelijk te stellen aan de internationale eisen zoals gesteld in Reglement patenten voor de scheepvaart op de Rijn van de CCR. De achtergrond hiervan is dat het voor de veilige vaart van belang is dat schippers de diverse geluidssignalen kunnen herkennen en kunnen horen uit welke richting deze komen. Dit klinkt nogal warrig. Zeilers beoefenen immers ook hun hobby op de grote rivieren. Gaat het niet te ver om deze regelgeving voor heel Nederland te laten gelden? Ik begrijp dat zij op de Rijn geldt, omdat het daar veel drukker is dan elders op de Nederlandse wateren. Het is echter genoegzaam bekend dat mensen die aan één oor doof zijn, nog voldoende kunnen horen om eventuele geluiden op te vangen. Daarom wil ik de staatssecretaris vragen om dit punt in de wetgeving aan te passen of om in ieder geval een reactie te geven op de vraag waarom deze verzwaarde regelgeving voor de Rijn voor alle Nederlandse wateren moet gelden, terwijl daar de problemen veel minder groot zijn, dan wel niet aanwezig.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Roefs, namens de fractie van de PvdA.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De huidige economische crisis heeft gevolgen voor het gehele Nederlandse en buitenlandse bedrijfsleven en voor alle burgers. Vanwege zijn marktspecifieke kenmerken wordt de binnenvaartbranche extra hard getroffen. Indien er na de zomer geen sprake is van economisch herstel – en het ziet er niet naar uit dat er herstel is – zullen veel binnenvaartbedrijven in financiële problemen komen.

Gelukkig zitten we niet stil. Het ministerie van EZ heeft een positieve grondhouding en staat banken toe om de Regeling borgstellingskrediet uit te voeren. Ook de staatssecretaris heeft inmiddels maatregelen aangekondigd. Vanuit de sector zijn er diverse initiatieven gestart om te bekijken hoe de binnenvaart het beste door de crisis kan worden geloodst en om te komen tot structuurversterkende maatregelen. Een van de plannen betreft de schepenpools. Hierdoor zou tijdelijk vraag en aanbod van scheepsruimte en lading beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Om een start te maken met de benodigde allianties zijn eenmalig financiële middelen nodig. Als de regeling eenmaal functioneert, kan er kostenneutraal

worden gewerkt. Financiële middelen om een dergelijke pool op te zetten, zijn er echter niet.

De staatssecretaris heeft inmiddels ook een verzoek ingediend bij de Europese Commissie om de crisis aan te melden. Dat verzoek kan echter pas plaatsvinden als de werkgroep een concreet voorstel heeft uitgewerkt dat een groot draagvlak in de sector heeft. Voor het benodigde draagvlak en het concrete voorstel is geld nodig. De staatssecretaris geeft te kennen dat zij deskundigheid ter beschikking stelt, maar vooralsnog geen geld heeft. Mijn fractie is benieuwd wat de staatssecretaris van de situatie vindt. Is zij bereid om het opzetten van de allianties financieel te faciliteren?

Mijn volgende punt betreft de eisen van de CCR. In het vorige overleg hebben we gesproken over de eisen en de hardheidsclausule. De staatssecretaris heeft duidelijk aangegeven de eisen te zullen handhaven en niet opnieuw te kiezen voor een overgangsregeling. Dat zou namelijk internationaal moeten worden geregeld en er was op dat moment weinig internationale bereidheid tot uitstel. Nu bestaat er echter wel degelijk bereidheid tot uitstellen, zowel bij de Rijnsoeverstaten als bij de Europese Commissie. Op dit moment wordt er door de branche en de overheid gewerkt aan de praktische uitwerking van de hardheidsclausule. Indien dat lukt, zou er twee jaar uitstel komen voor de eisen die vanaf 2010 gelden. Is de staatssecretaris bereid om na het zomerreces de voortgang op dit terrein schriftelijk te melden aan de Kamer, zodat deze kan concluderen of het is gelukt? Pas dan weten we of de kou uit de lucht is.

In het nu voorliggende ontwerpbesluit wordt invulling gegeven aan een concessiesystematiek voor de waddenveren. De fractie van de PvdA acht het van belang dat de vervoerverbindingen tussen het vasteland en de Waddeneilanden op een zodanige wijze in stand blijven dat zij voor het publiek en de eilandbevolking toereikend zijn. Daarvoor zoeken wij aansluiting bij de concessiesystematiek in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000). We hebben dit al met elkaar gewisseld. Wij zijn geenszins van plan om hiervan af te wijken noch om te zoeken naar alternatieven. In de ogen van de PvdA-fractie staat daarom een spoedige afronding van de AMvB voorop. Ons bereiken berichten dat door verschillende partijen in juridisch opzicht de zaak op het scherpst van de snede is gespeeld. Dit zal doorgaan zolang daar mogelijkheden toe bestaan. Wat de PvdA betreft, wordt er daarom snel duidelijkheid gegeven, zodat er geen concurrentie op het water maar concurrentie om het water komt. Ik krijg hier graag een reactie op van de staatssecretaris.

De PvdA steunt de oproep tot onderzoek naar het veerverbod.

Ook wij waren verbijsterd over de antwoorden op de vragen over het niet kunnen krijgen van een klein vaarbewijs als je doof bent aan één oor. Ik vind echt dat wij daar iets mee moeten doen; het lijkt me te gek voor woorden.

De voorzitter. Het woord is aan de heer Van der Staaij, namens de fractie van de SGP.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De binnenvaartbranche wordt hard geraakt door de economische recessie. Er is in verschillende segmenten sprake van een dramatische terugloop van aanbod. Er is bovendien nu al een grote overcapaciteit, terwijl er nog heel veel scheepsruimte in de pijplijn zit. Veel gezinsbedrijven staat het water inmiddels tot aan de lippen. Het is dan ook belangrijk om te kijken welke maatregelen het meest effectief zijn.

Capaciteitsreductie van de vloot is nu van groot belang. Binnen de binnenvaartsector wordt hard gewerkt aan plannen voor het tijdelijk opleggen van schepen binnen een zogenaamde «Capaciteit Alliantie Binnenvaart»(CAB), de poolvorming. Dat kost echter wel geld voor onderzoek naar en uitwerking van de plannen. De heren Van der Vlies en De Rouwe hebben daarom een amendement ingediend dat kan worden

meegenomen bij de behandeling van de Voorjaarsnota en de suppletoire begrotingen. De motie strekt ertoe, voor dit plan €250 000 uit te trekken. Wil de staatssecretaris bijdragen aan het beschikbaar stellen van een dergelijke financiële tegemoetkoming?

De sector heeft verder dringend behoefte aan een uitbreiding van het Besluit borgstelling mkb-kredieten. Het is goed nieuws dat daar inmiddels een mouw aan gepast kan worden en dat het dus daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Mijn fractie vindt dit een heel belangrijke maatregel. De overcapaciteit van de binnenvaartvloot is momenteel een enorm probleem dat nog stevig wordt verergerd als binnenvaartschepen na een faillissement niet uit de markt verdwijnen, maar door banken tegen dump-prijs worden doorverkocht. In hoeverre doet dit probleem zich voor of is het de verwachting dat het zich zal gaan voordoen? Vindt er inderdaad snelle doorverkoop plaats of houden banken de schepen aan de ketting in afwachting van betere tijden? Ik krijg hierover tegenstrijdige signalen. Mocht deze ontwikkeling zich daadwerkelijk voordoen, wat kan er dan gedaan worden om schepen van een failliete onderneming langer aan wal te houden? Biedt de faillissementswetgeving aanknopingspunten? Ik proef een zekere bezorgdheid over de negatieve spiraal van schepen die tegen dump-prijs op de markt terechtkomen met alle consequenties van dien. De staatssecretaris is bereid om de crisis in de binnenvaartsector aan te melden op Europees niveau, maar als ik het goed begrijp kan dat alleen als er een afgerond pakket maatregelen voorligt, gesteund door de binnenvaartsector zelf. Hoe staat het hiermee? Welke aanvullende mogelijkheden heeft de staatssecretaris om dit proces te begeleiden en te stimuleren? Nederland is niet het enige binnenvaartland wat door de crisis is getroffen. Vindt er afstemming plaats met Duitsland en België over de aanmelding van de crisis?

Mijn volgende punt heeft wellicht niet betrekking op de heel korte termijn, maar is wel iets om over na te denken. Hoe zit het met het flinke aantal nieuwe schepen dat is besteld tijdens de periode van hoogconjunctuur en nu nog in de pijplijn zit? Hoe hiermee om te gaan, is natuurlijk allereerst de verantwoordelijkheid van de sector zelf. In landen als Brazilië en China neemt het vervoer over water echter nog steeds een hoge vlucht. In hoeverre zijn de bestelde schepen door te verkopen naar dergelijke landen? Kan de overheid daarbij een bemiddelende rol spelen? Is dit een serieuze optie of zijn de omstandigheden in die landen zo anders dat je niets met ze kunt? Of zijn er wellicht beletselen in de regelgeving? Kan de Nederlandse overheid dan een bijdrage leveren om die beletselen weg te nemen?

Tijdens het vorige AO is uitvoerig gesproken over de CCR-richtlijn die voor de binnenvaartsector in bepaalde gevallen tot dure investeringen leidt. Een bijzondere vraag hierbij is hoe er wordt omgesprongen met de bijbehorende overgangsbepaling en hardheidsclausule. Het is van groot belang dat ook bij de invulling van de hardheidsclausule de sector nauw wordt betrokken. Ik neem aan dat de staatssecretaris daartoe bereid is. Wij kunnen ons vinden in de wijze van concessieverlening voor de Waddeneilanden. Het lijkt ons van wijsheid te getuigen om de eerste concessie te gunnen aan zittende reders en volgende concessies via openbare aanbesteding toe te wijzen. Ik sluit mij aan bij de vragen van collega De Rouwe van het CDA over de mogelijkheden om in die concessie de mogelijkheid op te nemen van een veerverbod, niet als zelfstandige bevoegdheid van de concessiehouder, maar als afgeleide en uitvoering van een verbod dat door de bevoegde organen zoals de burgemeester of bij rechterlijke uitspraak is uitgevaardigd.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Aptroot, namens de fractie van de VVD.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het dreigt wat eentonig dan wel eensluidend te worden. De slechte economische situatie is een feit. De gehele transportsector wordt zwaar getroffen. Het vervoer over de weg heeft het moeilijk; het ene na het andere transportbedrijf valt om. Wij krijgen allemaal de signalen dat het ook niet goed gaat in de binnenvaartsector. Ook daar is het volume flink teruggelopen en veel schepen liggen meer stil dan dat ze varen. Dat kan natuurlijk voor de bedrijven, de ondernemers en de mensen die er werken absoluut niet goed zijn. We hebben begrepen dat er nog steeds nieuwe schepen in aanbouw zijn. Veel ondernemers hebben de afgelopen jaren fors geïnvesteerd, wat het probleem extra groot maakt. Als je in een winkel waar alles al is afgeschreven gedurende een paar jaar wat minder verkoopt, houd je het makkelijker uit dan wanneer je de laatste jaren fors hebt moeten investeren en nog lang niet alles hebt afgeschreven. Het is dus goed om te kijken wat we kunnen doen.

Ik heb gelezen dat de staatssecretaris pas een verzoek voor flankerende en passende maatregelen bij de Europese Commissie wil indienen wanneer de sector er uit is. Ik vind het in principe goed dat in overleg met de sector wordt gekeken wat er voor de sector kan worden gedaan, maar het is al vijf of twee of één voor twaalf! Ik vind sowieso dat dit kabinet vooral de eigen uitgaven gemakkelijk doet. Het helpen van de grote banken gebeurt zelfs in een nacht. Dat was ook nodig, maar er is nog maar heel weinig gedaan voor met name het mkb. Wanneer is de sector eruit? Wat is er dan mogelijk? Ik kan mij indenken dat de staatssecretaris nu al een lijstje produceert met daarop wat mogelijk is, wat binnen de EU zal worden geaccepteerd als passende maatregelen.

Ik ben het overigens eens met een eerder Kamervoorstel dat evenredige vrachtverdeling en minimumprijzen in strijd zijn met de vrije markt en de voorstellen van de EU. Dan krijgen we de NMa op ons dak. Daar moeten we het dus niet zoeken. Andere maatregelen zoals pools of het stilleggen van schepen lijken mij wel een optie. De staatssecretaris heeft toegezegd te onderzoeken of het Europese sloopfonds kan worden ingezet. Ik wil echter graag weten wat er al is uitgezocht. Wat is het groslijstje van mogelijkheden dat we kunnen afvinken? Ik kan me indenken dat de sector zelf van de staatssecretaris wil weten wat er in principe allemaal mogelijk is. Vervolgens kan dan vanuit de praktijk worden bezien wat het meest geschikt is.

Ik vind het gek dat we nog steeds niet kunnen zeggen hoeveel schepen nog niet voldoen aan de eisen van de CCR. Dit heeft toch ook te maken met de crisis en met coulant zijn? Ik ben blij dat er nu wordt gesproken over coullance, maar vind het nog steeds gek dat er niet te zeggen is hoeveel schepen niet voldoen. In Nederland bestaat toch het register van de Inspectie Verkeer en Waterstaat? Ik neem aan dat iets dergelijks ook in andere landen bestaat. Een Nederlands schip kan zich wel elders de maat laten nemen, maar ook in die andere landen bestaan toch registers? We hebben het eerder gehad over knelpunten, zoals de luchtdoorlatendheid van de ruiten van de stuurhut. Als fervent watersporter begrijp ik best dat op termijn de plaatsing van dagtanks boven de motor of een uitlaat niet ideaal is. Toen we eerder spraken over coullance vond ik de staatssecretaris op dit punt niet zo coullant. In de loop van het debat is zij opgeschoven en heeft zij toegezegd te kijken wat mogelijk is. Mijn fractie wil dat er stevig wordt ingezet op de hardheidsclausule. Wij vinden dat je, zeker in de huidige crisis, uitstel moet verlenen voor technisch moeilijke of erg dure aanpassingen.

Tot slot kom ik op de wijziging van het besluit personenvervoer en het invoeren van concessies voor de waddenveren. Het is goed als de oppositie regelmatig kan zeggen het eens te zijn met de regering en de staatssecretaris. Wij vinden het prima dat het veervoer in concessie wordt gegeven. Wij vinden de gekozen lijn waarbij de eerste concessie naar de bestaande reders gaat, prima. We begrijpen dat, net zoals wij het

begrijpen dat er wordt gesproken over één vervoerder per eiland. Verder zien wij dat er breed draagvlak bestaat om voor Texel een uitzondering te maken. Daarom zeggen wij, hoe gek dat mag klinken voor liberalen: oké, laat Texel de uitzondering op de regel zijn. Wij gaan dus akkoord met de voorstellen. We weten dat er breed draagvlak voor is. We vinden dat het heel snel moet worden geregeld. De staatssecretaris moet het morgen al doen en niet wachten tot overmorgen. Er moet meteen worden doorgepakt, want iedereen zit te wachten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer, namens de fractie van de SP.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Eerlijk is eerlijk, ik begin met een compliment aan de staatssecretaris. Haar aankondiging om de crisis bij de binnenvaart in Europa te gaan aanmelden is erg wijs, verstandig en essentieel. Ik heb er echter wel een opmerking bij: het is nu tijd om op vol vermogen door te gaan en de daad bij het woord te voegen. Laat ik het benadrukken: er is een crisis aan de gang die de binnenvaartsector keihard treft. Ik ben op zoek geweest naar cijfers om te illustreren hoe hard de crisis deze sector raakt en schrok behoorlijk. Er is sprake van een vraaguitval van 30% van droge lading en een verlies aan transportbewegingen van 35%. Het is voor veel schippers de treurige realiteit dat er nog maar 35% tot 40% van hun omzet is overgebleven. Deze sector, die een essentiële rol speelt in de keten van transport en daarmee in de Nederlandse economie, dreigt kapot te gaan als we niet zo snel mogelijk ingrijpen. Laten we eerlijk zijn tegenover elkaar: ik denk echt niet dat het er de komende jaren veel positiever zal uitzien. Hoe belangrijk het ook is dat dit kabinet zegt zich te herkennen in een heel vitale binnenvaart, we zullen nu wat moeten gaan doen. Eén fatsoenlijk binnenvaartschip scheelt al gauw een forse file en files kosten bergen met geld. De maatschappelijke winst die een sterkere model shift van weg naar water kan opleveren, is dan ook nauwelijks in geld uit te drukken.

Ik kom bij de essentie. De crisis dreigt een onherstelbare krater te slaan in de binnenvaart. Als de neerwaartse spiraal niet wordt doorbroken, zal het faillissementen regenen en zullen vooral veel kleine ondernemers alles kwijt zijn waarvoor zij tientallen jaren hebben gewerkt. Hun pensioen zit vaak in het schip, en daarvan blijft bij een faillissement weinig over. Bovendien zal de uitval van deze schippers nauwelijks iets veranderen aan de overcapaciteit. De gezinnen zijn dan wel failliet, met al het menselijk leed van dien, maar de schepen worden geveild en blijven nagenoeg allemaal in de vaart. Sterker nog: als er al schepen zullen verdwijnen, zullen dat de kleinere schepen zijn, die juist zo hard nodig zijn om in de haarvaten van ons vaarstelsel te komen.

Een diepe crisis zoals de huidige vergt dan ook een fundamentele aanpak. Er bestaan veel ideeën over wat moet en kan gebeuren. De een denkt er zus over en de ander zo, zelfs onder de schippers. Doordat er een enorme terugloop in vraag is, proberen schippers te concurreren op prijs. Immers, liever minder geld dan geen geld. Uit recente cijfers blijkt dit zelfs zo ver te gaan dat schepen van 86 meter en langer inmiddels voor ongeveer 30% van de kostprijs varen. De roep om iets te doen aan de huidige overcapaciteit is dan ook logisch. Ik zeg u eerlijk: ook de SP heeft steeds met deze gedachte geleefd. Kun je schepen, al dan niet tijdelijk, uit de vaart houden? Nu komen er nog steeds nieuwe, grote schepen bij, die de markt nog verder verstoren. Als ik mij niet vergis, praten we over zo'n 250 nieuwe schepen in de periode 2009–2010. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om hier iets aan te doen, zonder dat de rekening naar de overige schippers gaat?

In de oplopende conjunctuur van het afgelopen decennium is, geruggensteund door een systeem van staatsgaranties en zonder dat er rekening werd gehouden met een steeds terugkerende overcapaciteit, voortdurend

financiering verleend door de banken zonder dat daar gedegen ondernemingsplannen aan ten grondslag lagen, maar louter en alleen gebaseerd op de waardeinstijgingen van de schepen. In de huidige situatie dalen die waardes echter fors, wat leidt tot sterk verliesgevendende bedrijfsresultaten. Zonder een goede regeling leidt dit tot afbraaktarieven. Wat kan en gaat de staatssecretaris hiertegen doen?

Een andere oplossing waarbij de staatssecretaris een rol kan spelen, is de rol van banken en de toegang van schippers tot kredieten. Voor veel schippers staat het water aan de lippen. Zij kunnen de grote kosten van aflossing van tegoeden en eventuele investeringen niet meer betalen. Veel banken kiezen echter juist voor een scherpe verhoging van de rente. De gevolgen van de financiële crisis worden op die manier afgewenteld op de ondernemers. Door de toegenomen risico's zijn rentepercentages tot 15 geen uitzondering meer. Dit zorgt weer voor een versterking van de crisis, vooral omdat veel schippers kapitaalintensieve investeringen hebben moeten doen. Is de staatssecretaris bereid, met het kabinet te kijken naar mogelijkheden om deze ondernemers meer ademruimte te geven? Kan zij iets doen tegen de woekerrentes?

Ook de SP-fractie maakt zich zorgen over de urgentie van de crisis-aanmelding. De nieuwe werkgroep onder leiding van de heer Van Sluis moet eerst uitgebreid onderzoek doen en concrete, robuuste voorstellen uitwerken voordat de staatssecretaris de crisis wil aanmelden. Hoe lang gaat dit duren? De schippers lopen al op hun tandvlees en kunnen niet langer wachten op werkgroepen, procedures en ander uitstel. We zijn er namelijk nog niet wanneer de staatssecretaris de crisis heeft aangemeld. Hoelang duurt het dan nog voordat er daadwerkelijk concrete acties kunnen worden ondernomen? Is de staatssecretaris bereid om met haar Duitse en Belgische collega's te pleiten voor samenwerking en versnelling op dit gebied? Kan zij met een duidelijk tijdplan komen, zodat we eventueel direct na het reces met elkaar over dit onderwerp kunnen spreken? Een ander punt waarop de SP al lange tijd wijst, zijn de problemen die schippers krijgen zodra op 1 januari 2010 de buitensporige CCR-eisen van kracht worden. Veel schippers komen daardoor voor enorme kosten te staan waarvoor zij nu geen geld hebben. Onze roep om vrijstelling voor oudere schepen heeft bij de staatssecretaris tot de dag van vandaag geen gehoor gekregen. Maar nu de crisis echt toeslaat, blijken die CCR-eisen plotseling toch niet meer zo belangrijk en is er wellicht uitstel mogelijk. Voor vrijstelling lijkt het aan de late kant, maar ik wil dat idee nog niet opgeven. De Brusselse molen en die van de CCR malen traag. Daarom moeten schippers nu hopen op een hardheidsclausule die soepel wordt toegepast. Kan de staatssecretaris er niet beter voor zorgen dat op korte termijn toch de discussie wordt aangegaan over afstel van de meeste CCR-eisen?

Een ander voorstel dat de SP wil doen, is kijken naar de mogelijkheden om oudere schippers de mogelijkheid te geven om eerder met pensioen te gaan. Hierdoor is er sprake van een vrije uitstroom zonder gedwongen ontslagen of faillissementen. Is de staatssecretaris bereid om naar deze maatregel te kijken? Deze zal niet leiden tot verkleining van de capaciteit, maar voorkomt wellicht veel persoonlijk leed.

Tot slot. Er zijn heel veel suggesties gedaan, maar voor structurele maatregelen waaraan schippers echt iets hebben, moeten we reguleren. Een andere manier om aan prijsbeïnvloeding te doen, is en blijft het invoeren van bodemtarieven, meer markttransparantie en een, al dan niet vrijwillig, toerbeurtsysteem. Ik hoop dat de staatssecretaris daar toch voor wil gaan. Een systeem van poolvorming zoals nu wordt opgezet, is daartoe een duidelijke eerste stap.

Ik heb een aantal concrete voorstellen gedaan aan het kabinet. Juist zo'n brede en doortastende aanpak is nodig om deze crisis te bezweren. Ik hoop dat tegenstellingen in de Kamer zullen wijken voor eendrachtige daadkracht om de schippers daadwerkelijk te helpen.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering een kwartier. Deze commissie was zeer recent op werkbezoek op een van de Waddeneilanden. De burgemeester van dat eiland, mevrouw Galema, zit op de publieke tribune. Ik maak gebruik van de gelegenheid om haar te feliciteren met haar voordracht als burgemeester van Stadskanaal. Daar kunnen ze zich voorbereiden op de piraten. Ik zal niet herhalen wat er aan boord van het schip werd gezegd op het moment dat ze hoorden dat mevrouw Galema wegging van het eiland.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, voor haar antwoord in eerste termijn. Ik stel voor dat het aantal interrupties beperkt blijft tot twee per woordvoerder, zodat er voldoende tijd overblijft voor een redelijke tweede termijn. U weet dat er een bonus op staat als we een halfuur eerder klaar zijn!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik zal mijn uiterste best doen om die bonus niet in gevaar te brengen, door snel te beginnen. De crisis raakt de binnenvaartsector hard. Het gaat om dramatische cijfers. Volgens opgave van de binnenvaartsector is het transport met 20% tot 25% teruggevallen. Het drogebulkvervoer en de containervaart laten vooral verlies zien. In een aantal deelmarkten is de vrachtprijs ver gedaald, soms zelfs tot onder de kostprijs. Zoals bekend, heeft het kabinet een crisisakkoord gesloten. Daarin is 6 mld. opgenomen, maar daarmee wordt ingezet op generieke maatregelen. Het kabinet is van mening dat we moeten bezien hoe we de economie als geheel weer op gang kunnen helpen. Het aantrekken van de vervoersvraag zal primair moeten plaatsvinden via het macro-economische beleid. Mijn ondersteuning loopt via de infrastructuur: 20 mln. extra voor de binnenvaart, waarvan 75 mln. voor binnenhavens en ligplaatsen. In het kader van de komende crisis- en herstelwet kijk ik ook naar de vaarwegprojecten. Als de economie weer aantrekt, is de binnenvaart er klaar voor en is een extra slag gemaakt op het gebied van de infrastructuur.

De heer **Roemer** (SP): Heb ik staatssecretaris goed begrepen dat er binnen het kabinet geen ruimte bestaat voor een financieel pakket om de crisis in de binnenvaart te verhelpen en dat zij het moet doen met de middelen die in het MIRT al gewoon vergeven zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik begin met in grote lijnen te schetsen hoe het kabinet omgaat met de crisis. Daarbij wordt vooral gekeken naar het macro-economisch niveau. Ik herhaal nog maar eens, er is een bedrag van 200 mln., waarover we inderdaad ook hebben gesproken tijdens het AO over het MIRT. Dat bedrag is bestemd voor infrastructuur. Ik kom zo meteen terug op de specifieke vragen over ondersteuning bij het maken van een plan.

Voorzitter. Naar verwachting zullen veel schippers de komende tijd niet aan hun aflossingsverplichtingen of bankleningen kunnen voldoen. De binnenvaart heeft daarom de minister van EZ gevraagd of de opschortingsmogelijkheden binnen de borgstellingsregeling voor het mkb verruimd kunnen worden, zodat banken makkelijker kunnen opschorten. Veel schippers maken gebruik van deze garantieregeling. De minister van EZ heeft gisteren tot de gevraagde verruiming besloten voor elke onderneming die van de regeling gebruikmaakt. Beoogd wordt, invoering per 1 augustus te regelen door aanpassing van de ministeriële regeling betreffende de borgstellingen voor het mkb. De sector zelf is bezig om een eerste blauwdruk te maken, waarin wordt uitgegaan van een vrijwillige opleggregeling. In mijn recente brief is te lezen dat ik onder voorwaarden bereid ben, de vraag van de sector in te willigen om een verzoek in te dienen bij de Euro-

pese Commissie om de crisis in de binnenvaart vast te stellen. De Europese Commissie kan dan op grond van EU-regels passende maatregelen nemen. Het is hiervoor nodig dat de sector de noodzakelijke economische informatie aanlevert. Onder andere de heren Roemer en Aptroot vragen waarom we geen vaart maken en de crisis direct aanmelden. Het plan van aanpak zou dan later komen, maar dan wordt er tenminste een stap gezet, is hun argumentatie. Ik kies er echter voor – dit is besproken met en gedragen door de branche zelf – om het via één pakket te doen. Zo lopen we niet de kans dat we de crisis aanmelden, dat vervolgens Europa zelf met passende maatregelen komt en dat de sector daarna nog eens eigen plannen maakt. Ik wil het graag in één pakket doen, zodat, wanneer tot maatregelen besloten wordt, het plan van de sector daarin direct een belangrijke rol speelt. Daarom lijkt het mij goed om het in één pakket in Brussel in te leveren. Ik zal de Europese Commissie vragen om de middelen uit het reservefonds uitdrukkelijk te betrekken bij de financiering van de oplossingen die door de Nederlandse binnenvaartbranche worden aangedragen.

De heer **Roemer** (SP): Kan de staatssecretaris ingaan op het tijdspad? Als we nu een commissie instellen, daarna pas de crisis aanmelden en weer daarna pas maatregelen nemen, zijn we zo een jaar verder.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zowel wij als de branche zijn echt overtuigd dat er snelheid moet worden gemaakt. Wij stellen ons voor dat we in het najaar de crisis kunnen aanmelden en dat de branche in het najaar zijn plan klaar heeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben ook voor vaart. Ik begrijp dat de sector erbij wordt betrokken. Heeft de staatssecretaris echter de sector een lijst van mogelijkheden overhandigd? Niet alles kan; de regering en de VVD willen natuurlijk niet zomaar alles. Je wilt niet strooien met geld naar bedrijven die toch niet levensvatbaar zijn, terwijl je levensvatbare bedrijven wel door de ellende heen wilt helpen. Ik neem aan dat er op het ministerie een lijst is gemaakt waarop staat waaraan je moet denken als je iets wilt doen wat binnen de EU-regels past en wat de regering aankan. Ik neem toch aan dat er een aantal maatregelen op de lijst staan die besproken kunnen worden met de sector en waarop de sector zich vervolgens kan beraden. Dat kan toch allemaal binnen een aantal dagen geregeld zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Aptroot weet net zo goed als ik dat het plan van de sector de oplegging behelst, een vrijwillig besluit om minder schepen te laten varen. De binnenvaart is een internationale sector. Om die oplegging goed te laten werken, is het daarom van belang dat er internationaal overeenstemming over is, dat het gedragen wordt, zodat Brussel genegen is om er geld voor in te zetten. Mijn ministerie werkt samen met de sector om dat plan te ondersteunen. Er is mij gevraagd – er is zelfs een amendement toe ingediend – of ik bereid ben om te kijken naar mogelijkheden om er ook financieel aan bij te dragen. Daar ben ik zeker toe bereid. Er wordt echt alles aan gedaan om het plan zo snel mogelijk en zo goed doortimmerd mogelijk naar Brussel te sturen. Zo kunnen we ervoor zorgen dat als er geld beschikbaar komt, dat met maximale effect wordt ingezet zodat de branche er vertrouwen in heeft dat het de goede manier is om de crisis aan te pakken. De gedachte is om nu even iets meer geduld te oefenen en dan zo meteen veel en veel meer effect te bereiken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik dank de staatssecretaris voor de uitgesproken bereidheid om het plan financieel steunen. In hoeverre leven de

gedachten rond de aanmelding ook bij Duitsland en België? Heeft de staatssecretaris daarover contact?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar is nog geen helderheid over. Het is wel bij die landen neergelegd. Dat is dus een van de zaken die de branche goed voor elkaar wil hebben, zodat we met een gedragen plan in Brussel komen.

De **voorzitter**: De heer Roemer heeft een vervolgvraag.

De heer **Roemer** (SP): Fijn dat u daartoe gelegenheid geeft, voorzitter. Ik luister een beetje teleurgesteld naar de staatssecretaris. We hebben het echt over een crisissituatie. Het water staat de mensen aan de lippen. Dit is niet iets van gisteren of vandaag en zal ook niet van vandaag op morgen over zijn. Er druipt een behoorlijke hoeveelheid voorzichtigheid af van de ambitie en de inzet van de staatssecretaris. Ze verschuilt zich achter «goed overleggen». De crisis had natuurlijk al veel eerder aangemeld kunnen zijn; de Kamer probeert de staatssecretaris al geruime tijd in beweging te krijgen. Nu hoor ik dat er niet eens duidelijkheid is over de situatie in België en Duitsland. Ik snap niet waarom de staatssecretaris niet zelf op hoge poten in actie is gekomen met haar collega's. Ik vind deze vorm van traagheid onbegrijpelijk. Ik doe een beroep op de staatssecretaris om morgen contact op te nemen met haar collega's in Duitsland en België om gezamenlijk op te trekken, om overmorgen de crisis aan te melden en om iedereen die daar wat voor moet aanleveren, dit weekend te laten overwerken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Van traagheid is natuurlijk helemaal geen sprake. Het is uniek hoe er in de binnenvaart wordt samengewerkt. Het is uniek dat er voor een dergelijk ingrijpend plan zo veel draagvlak is. Dat is niet vanzelfsprekend; de branche heeft er heel hard aan gewerkt. Het laat ook zien dat de situatie inderdaad zo ernstig is dat mensen zelfs hun verschillen opzijzetten om samen te werken. Concurrenten werken momenteel samen om het hoofd zo veel mogelijk boven water te kunnen houden. Het is een serieuze en ernstige situatie. Wij zijn met de branche in overleg. We kijken met elkaar hoe wij de crisis zo kunnen aanmelden in Brussel dat dit het meeste effect oplevert. Het is makkelijk om te zeggen: ren snel naar Brussel, want dan heb je wat gedaan. Maar het is soms echt belangrijker om te zorgen dat je het met elkaar eens bent, ook op de laatste punten, dat je draagvlak hebt en dat je met een sterk verhaal komt, waardoor Brussel bereid zal zijn om geld aan de branche te geven en wij zeker weten dat het effectief gebeurt. Zo werkt het overal. Als mensen met een plan komen, wordt gekeken of iedereen erachter staat en of het een goed doortimmerd plan is waar men wat mee kan. Pas dan is men bereid om er geld in te steken. Als iemand roept dat er wat aan de hand is, maar in antwoord op de vraag wat eraan gedaan moet worden, alleen maar kan zeggen «dat moeten we nog uitzoeken» is dat niet sterk. Ik wil overigens best toezeggen dat ik het aan de branche vraag. Als die wil dat ik morgen de crisis aanmeld, dan meld ik morgen de crisis aan. Ik ben er echter van overtuigd dat als wij wachten tot we een goed plan hebben en een geheel pakket kunnen aanmelden, we veel verstandiger bezig zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is opvallend dat de heer Roemer het geluk ziet in Europa, terwijl zijn partij toch een kritische houding heeft tegenover Europa. We moeten alert zijn op de vraag wat wij kunnen verwachten van Europa. Er ontstaat namelijk een hele dynamiek, in dit debat maar ook in gesprekken met ondernemers, in de trant van «Europa gaat ons helpen». Is dat echter wel zo? De staatssecretaris schrijft dat zij de crisis bij de Europese Commissie wil aanmelden. Wat kunnen we daarvan verwachten? Ik zal eerlijk zijn: ik verwacht er nog niets van, want ik weet

helemaal niet wat Europa kan doen. Ik denk dat de kracht om met goede plannen te komen allereerst bij ondernemers zelf ligt. De staatssecretaris schetst dit beeld zeer terecht. De ruimte moet bij ondernemers liggen. Het is zeer positief als Europa daarop iets aanvullends kan doen, maar ik wil een realistisch beeld van wat Europa voor ons gaat doen. Ik bedoel het niet flauw, maar ik heb het idee dat het verhaal van «in Europa aanmelden» een eigen dynamiek krijgt, terwijl ik nog niets concreets weet. Kan de staatssecretaris een blik in die zo gewenste Europese keuken geven?

De **voorzitter**: Kort, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): ik word aangesproken op iets wat ik geprobeerd heb te voorkomen in mijn eerste termijn. Maar als de heer De Rouwe het zo wil spelen, dan kan hij het krijgen. Het is het Europabeleid van zijn partij, de CDA, dat ertoe leidt dat wij nu in Nederland geen passende maatregelen kunnen nemen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In antwoord op de wens van de heer De Rouwe voor een kijkje in de Europese keuken, kan ik zeggen dat er verschillende dingen mogelijk zijn, met name op het punt van de Europese Investeringsbank (EIB). Daar zou geld vandaan kunnen komen, om het plat te zeggen, maar hoe en wat is niet duidelijk. In ieder geval willen wij zorgen dat de hulpvraag die wij stellen heel helder is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de EIB een rol kan spelen, wil ik weten wat die is. Het kabinet heeft namelijk terecht een brief laten uitgaan waarin verruiming wordt voorgesteld. Dat kan Nederland kennelijk zelf en dat is maar goed ook, want dat gaat veel sneller dan wanneer het via Europa gaat. Mijn volgende vraag is wat we nog meer kunnen verwachten. Het goed als de staatssecretaris in een volgende brief uiteenzet wat we echt kunnen verwachten, voordat er beelden ontstaan van een Europa dat ons gaat redden. Ik denk dat wij daar wat nuchterder in moeten staan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zeker. Ik ben graag bereid om schriftelijk na de zomer daarover meer duidelijkheid te geven.

De heer **Apdroot** (VVD): Mijn fractie is voor Europa maar wij zijn ook heel kritisch. Wij zijn precies de goede middenweg tussen SP en CDA wat dit standpunt betreft ... Het is goed om met de sector te spreken, maar mijn vraag is hoe wij vaart kunnen maken. Het is natuurlijk niet zo dat je het pakket voorbereidt en dat je pas als alles tot in het laatste detail klaar is, naar Europa kunt gaan en met de buurlanden kunt overleggen. Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris contact opneemt met de betreffende Eurocommissaris en met de collega-bewindslieden in met name de buurlanden België en Duitsland – de binnenvaart speelt ook in Frankrijk een belangrijke rol – en inventariseert wat er aan draagvlak is. Ik neem aan dat dit al is gebeurd. Als dat niet het geval is, wil ik de toezegging dat de staatssecretaris morgen begint met bellen en afspraken maken en anders maar even op bezoek gaat bij de collega's. Als je dat goed voorbereidt, kunnen we straks in één keer een klap maken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met de buurlanden is zeker contact geweest over het aanmelden van de crisis. Omdat Nederland het grootste binnenvaartland is, wordt natuurlijk wel gekeken wat Nederland gaat doen. België denkt nog na en is wat aarzelend, maar ook daar zal het geen kwestie van maanden zijn. Het hangt ook af van hoe wij erin staan en wanneer wij de crisis aanmelden. Contact is er wel degelijk. Dat is geen vertragende reden.

Voorzitter. Een onderzoek naar de nadere uitwerking van de plannen van de branche kost geld. Ik heb al toegezegd dat ik bereid ben hier extra financiering voor te geven.

Er is gevraagd of schepen uit faillissementen in de vaart worden gebracht. Wij hebben daarover geen informatie. Ook is er gevraagd of nieuwe schepen waar de binnenvaart niets meer mee kan, kunnen worden doorverkocht. Op zichzelf ligt er geen rol voor de overheid om die schepen door te verkopen. Er is ons op dit moment niet bekend of er juridische beletselen zijn waardoor het doorverkopen van nieuwe schepen niet kan. Mocht de heer Van der Staaij daar aanwijzingen over krijgen, dan hoor ik die graag.

De heer Roemer vraagt wat ik ga doen tegen de afbraaktarieven. De sector is bezig om daar dat plan voor te ontwikkelen. Dat ziet er positief uit. In essentie is dat vrijwillig minder schepen in de vaart te brengen om zo de prijzen op niveau te houden.

De heer Van der Staaij vraagt of ik de sector wil betrekken bij de invulling van de procedure voor de hardheidsclausule. Ik zal het bedrijfsleven uitnodigen om bij het vooroverleg over de werkgroepen te zijn. Daar kunnen ze allerhande voorstellen doen.

Mevrouw Roefs vraagt of ik na de zomer wil terugkoppelen naar de Kamer betreffende de hardheidsclausule in de CCR. Ik wil dat zeker doen. Het is natuurlijk heel prettig dat de CCR bereid is om coulante om te gaan met de hardheidsclausule. Het is bekend dat de inzet was om soepel om te gaan met de hardheidsclausule. Dat kan Nederland niet alleen doen, daar zijn andere landen voor nodig. Gebleken is dat inmiddels ook andere landen dat voorstel van Nederland willen steunen. Ik wijs nogmaals op de mogelijkheid dat binnenvaartschepen die gecertificeerd moeten worden nu al, in 2009, dat certificaat kunnen aanvragen, ook al moeten ze in feite pas na 1 januari 2010 certificeren. Daardoor kunnen ze nog een flink aantal jaren doorvaren, zonder dat ze kosten hoeven te maken om zich te laten certificeren. Dat is een manier waarop binnenvaartschippers zelf een hun onwelgevallige kostenpost voor certificering kunnen ontlopen. De coulante toepassing van de hardheidsclausule is nu met de internationale steun van andere landen binnen de CCR een stuk dichterbij gekomen.

De heer Roemer vraagt of ik de discussie kan aangaan voor het algemene uitstel van de overgangsmaatregel. Daar heb ik eigenlijk zojuist al op geantwoord. Deze overgangstermijnen staan al heel lang vast. Uitstel is wel mogelijk via zelf nadenken en anticiperen. Zo kun je de certificering een aantal jaren vooruitschuiven evenals het aanpassen aan de overgangsregeling. Verder is er een coulante hardheidsclausule. Dat bij elkaar moet voldoende zijn.

De heer De Rouwe vraagt wat ik doe om ligplaatsen te creëren voor schepen die aan de kant worden gelegd. Hij wil ook weten of daar plek voor is. Rijkswaterstaat bereidt zich voor op een situatie waarin veel schepen tijdelijk worden opgelegd. In overleg met de sector zoekt Rijkswaterstaat geschikte locaties waar die schepen voor anker kunnen gaan. Er zijn vragen gesteld over het klein vaarbewijs dat niet wordt afgegeven aan mensen die doof zijn aan één oor. De vraag is waarom de regels betreffende doofheid aan één oor van toepassing zijn. Dat is echter al sinds de jaren tachtig het geval. De eis dat je niet doof mag zijn aan één oor als je een klein vaarbewijs wilt krijgen, is dus niet met de nieuwe binnenvaartwet van kracht geworden. Het is ook het regime binnen CCR. Als je dat wijzigt, kom je in een situatie terecht dat iemand die aan één oor doof is, op bepaalde wateren in Nederland wel mag varen maar op andere wateren niet. Dat is een vreemde situatie voor de handhaving. De eis is bovendien niet voor niets gesteld. Varen is anders dan autorijden. Ik ben geen doorgewinterde schipper en zeker geen doorgewinterde binnenvaartschipper, maar ik heb mij laten vertellen dat het echt van belang is dat een schipper kan horen van welke kant een signaal komt, zeker als het zicht minder is. Zo kom je te weten waar een schip zich

bevindt en welke manoeuvre het gaat uitvoeren. Met doofheid aan één oor kan het buitengewoon lastig zijn om dat schip te traceren. Dat is de achtergrond van het niet afgeven van het klein vaarbewijs aan mensen die doof zijn aan één oor. Dit is al sinds de jaren tachtig het geval.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): We hebben aan de ene kant de beroepsvaart en aan de andere kant de pleziervaart. Dat levert verschillen op. De staatssecretaris zegt dat er verschillen komen tussen wateren als je het regime aanpast, maar er zijn dus ook verschillen in doel. Tot voor kort was er ook een groot verschil in het alcoholpromillage dat op verschillende wateren was toegestaan. Ik vind het argument van de staatssecretaris heel erg slap. Ik kan me werkelijk niet voorstellen dat dit regime nog van deze tijd is. Ik weet weliswaar niet zo goed hoe we kunnen aantonen dat het niet nodig is, maar daartoe moeten we wel pogingen wagen. Na een kort rondje langs een aantal mensen, blijkt dat echt heel veel mensen doof zijn aan één oor. Ik kan mij werkelijk niet voorstellen dat de politie of de inspectie dat controleert op een vaarbewijs. Ik dacht zelfs dat je tegenwoordig een vaarbewijs via internet kunt aanvragen ... Het komt op mij heel vreemd over.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Tot voorkort bestond er inderdaad een verschil in het toegestane alcoholpromillage, maar dat hebben we gelijkgetrokken, omdat we het raar vinden dat er op verschillende wateren in Nederland verschillende regels bestaan. Je kunt inderdaad een vaarbewijs aanvragen via internet, maar dat moet via een eigen verklaring, waarin wordt gevraagd naar doofheid aan één oor. Een klein vaarbewijs is overigens pas nodig voor jachten die langer dan vijftien meter zijn en harder dan twintig kilometer per uur varen. Dat is nogal wat, het gaat niet om een klein jachtje. In die gevallen geldt al sinds de jaren tachtig, toen het klein vaarbewijs werd ingevoerd in Nederland, de regel dat je geen klein vaarbewijs krijgt als je doof bent aan één oor. De gedachte erachter is dat je bij slecht weer de richting waaruit het geluid komt, moet kunnen bepalen. Dat is echt een andere situatie dan wanneer je op de weg rijdt. Bij de CCR geldt de regel ook. Mevrouw Roefs zegt zich niet voor te kunnen stellen dat deze regel nodig is. Ik ben bereid om er nog eens naar te kijken. Ik hik er wel tegenaan dat dit er misschien toe leidt dat we uitzonderingen gaan maken, terwijl we de verschillen nu juist hebben opgelost en overal op de Nederlandse wateren dezelfde regels laten gelden. Ik hik ertegenaan dat je in een dergelijk geval een klein vaarbewijs hebt voor varen op de Rijn en eentje voor varen op andere wateren. We ontkomen er namelijk niet aan om de regel op de Rijn te laten gelden, want de CCR stelt dat als eis. Gezien dat punt en gezien het feit dat dit vereiste echt nodig is om richting te kunnen bepalen, voel ik er het meeste voor om dit regime te handhaven. Als de Kamer mij erom vraagt, wil ik het echter onderzoeken en er schriftelijk op terugkomen.

De heer **Aptroot** (VVD): In het geval van de Rijn kan ik mij iets voorstellen bij deze eis, maar in andere gevallen zal het geen probleem zijn. Mijn compliment aan de heer De Rouwe dat hij dit punt uit de stukken heeft gehaald. Kan de staatssecretaris het voor het einde van het zomerreces uitzoeken? Dan kunnen we er in september meteen over praten. Zo ingewikkeld is het niet. In de komende twee maanden zal er toch wel een enkele ambtenaar op het ministerie werken en anders zoekt de staatssecretaris dit zelf maar uit. Een beetje aanpakken mag wel. Ik vind dat collega De Rouwe een goed punt heeft aangekaart. Ik kan het niet allemaal overzien, maar ben geneigd te zeggen dat ik de regel overdreven vind. Het is echter een serieus punt, dus ik wil dat wij de toezegging krijgen van de staatssecretaris dat we in de loop van september op papier de situatie en de gevolgen op een rijtje krijgen evenals een antwoord op de vraag of we eruit komen als we het wel op de Rijn laten gelden maar niet elders. Het is

een serieus punt. Het gaat om onze mensen die wellicht meer belemmerend worden dan nodig is. Dat moeten we niet willen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben buitengewoon geflatteerd door het vertrouwen dat de heer Aptroot in mij heeft, dat ik persoonlijk deze buitengewoon ingewikkelde materie, die zowel te maken heeft met veiligheid op het water als met handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van de regelgeving, kan uitzoeken. Ik houd erg van aanpakken, maar eerlijk gezegd houd ik tijdens het reces ook van een paar weken rustig aan doen. Ik neem aan dat u dat allemaal doet. De heer Aptroot vraagt om een brief in september. Dan zijn we aan het einde van het vaarseizoen, dat immers loopt tot september, oktober. Ik wil hier op terugkomen, maar ik wil het goed uitzoeken. Wij komen in het najaar met een goede brief.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga hier geen groot politiek strijdpunt van maken, tenzij de heer De Rouwe als initiatiefnemer van dit vraagstuk dat wil. Ik denk echter dat je dit best kunt uitzoeken en binnen twee of drie maanden met een reactie kunt komen. Ik vind het echt slappe hap van de staatssecretaris. Maar goed, als dat zo is ...

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter, ik kom op de vragen over de waddenveren. De wens om tot snelle inwerkingtreding en duidelijkheid te komen, wordt breed gedragen. Ik ben daar blij mee. Ik zet mij in om zo spoedig mogelijk de AMvB in werking te laten treden en aansluitend de concessies te verlenen. Na dit debat gaat de AMvB naar de Raad van State. Ik verwacht dat inwerkingtreding dit najaar het geval zal zijn. Ik ben bereid om morgen de AMvB te tekenen. Wij maken er zeker snelheid mee. De heren De Rouwe en Van der Staaij en mevrouw Roefs vragen om een vervoersverbod om een gebiedsverbod te handhaven. Zo moet je dat namelijk juridisch duiden; ik zie de heer Van der Staaij als de juridisch deskundige in ons midden al knikken. Ik begeef me nu enigszins op voor mij glad ijs, maar ik zal het zo helder mogelijk te berde brengen. De minister van Justitie gaat over een mogelijk gebiedsverbod. Ik zal het idee van een dergelijk verbod op bijvoorbeeld de Waddeneilanden aan hem voorleggen. Op dit moment kan de vervoerder op basis van de vervoersvoorwaarden reizigers weren. Dat is dus op privaatrechtelijke grond: als de reiziger zich niet houdt aan de eisen die de vervoerder stelt, mag de reiziger geweerd worden. In de AMvB wordt de basis voor een vervoersverbod uit de Wp 2000 van toepassing verklaard op de waddenveren. Dat betekent dat de vervoerder dan ook op publiekrechtelijke gronden de reiziger kan weren. De vervoerder krijgt zo meer mogelijkheden om een reiziger te weren van zijn veer, en daarmee kan de ongewenste reiziger de toegang tot de boot worden ontzegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij de behandeling van het vorige punt hield ik mij stil, omdat ik bijna door mijn interrupties heen ben, en ik nader stil wil staan bij dit punt. Ik snap dat de staatssecretaris dit wil parkeren bij haar collega. Als zij dat met een warme aanbeveling doet, is het misschien nog wel te begrijpen. Het gaat mij er echter om dat in de huidige concessieverplichting, die zij morgen gaat tekenen, staat dat de vervoerder verplicht is om iedereen mee te nemen. De staatssecretaris wijst er terecht op dat de vervoerder mensen kan weigeren, maar dat houdt vooral verband met het gedrag dat deze mensen ter plaatse vertonen. Het voorstel van mijn fractie gaat verder en sluit aan bij het gebiedsverbod dat burgemeesters in de toekomst kunnen opleggen. De vraag is echter voor welke periode dat geldt. Mijn voorstel is dat als mensen zich enorm misdragen op een eiland, je moet kunnen afspreken dat zij een tijdlang niet op dat eiland komen en dat de burgemeester, die misschien nu al de bevoegdheid heeft of die in de toekomst kan krijgen, dat niet kan doen zonder een goede samenwerking met de veerverbindingen. Als iemand een gebiedsverbod

heeft, is het raar dat hij niet op het eiland mag komen maar dat de veerdienst niet de mogelijkheid heeft om hem te weigeren. Daar zit het probleem. We moeten kijken of we het goed kunnen regelen, door een en ander goed op elkaar te laten aansluiten. Ik wil niet de AMvB amenderen. De staatssecretaris moet deze zo snel mogelijk tekenen. Ik denk wel dat het goed is om te kijken of dit beter geregeld kan worden. Het hoeft overigens niet direct deze maand geregeld te worden. Ik gun de staatssecretaris haar vakantie van harte. Laten we gewoon nog eens kijken naar dit punt, wellicht samen met de rederijen en de burgemeesters, en er in het najaar of begin volgend jaar op terugkomen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nogmaals, de crux zit erin dat er een gebiedsverbod nodig is, wil de burgemeester mensen weren die zich misdragen. Als je de vervoerder de mogelijkheid geeft om iemand niet op zijn veerboot toe te laten, kan zo iemand via een andere manier toch op het betreffende waddeneiland komen. Wil je dit soort mensen weren, dan moet er een gebiedsverbod zijn. Daarvoor is echt de minister van Justitie aan zet. Ik zal het idee van de heer De Rouwe aan hem voorleggen. Het zou goed zijn als de burgemeesters van de Waddeneilanden aandragen dat zij deze mogelijkheid buitengewoon graag willen en er een noodzaak toe zien. Dan wil ik dat best aan de minister van Justitie voorleggen, maar de basis is echt een gebiedsverbod. Als de AMvB er is, waarin het vervoersverbod uit de Wp 2000 van toepassing wordt verklaard op de waddenveren, kan op die manier, vanwege dat gebiedsverbod, de vervoerder die reiziger weren. De AMvB hoeft niet dus aangepast te worden. Die is al goed, ook als er een gebiedsverbod zou zijn. De crux zit hem in de mogelijkheid van een gebiedsverbod. Daarvoor is de minister van Justitie aan zet. Samenvattend: ik zal de gedachte van de heer De Rouwe met gloed en liefst gesteund door de burgemeesters van de Waddeneilanden bij de minister van Justitie neerleggen. Wat betreft mijn verantwoordelijkheid, de AMvB, is er geen beletsel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Kan de staatssecretaris aangeven hoe het nu in de concessie is geregeld? Daarin is toch de plicht opgenomen dat de vervoerder iedereen meeneemt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, maar daar zijn uitzonderingen op mogelijk als iemand zich niet aan de vervoersvoorwaarden houdt. Als de AMvB in werking is getreden, wordt het vervoersverbod uit de Wp 2000 van toepassing. Dat is publiekrechtelijk. Dan zijn er meer gronden waarop de vervoerder de reiziger kan weren, ondanks de vervoersplicht.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Kan er vervoer worden geweigerd als op basis van enig publiekrechtelijke regeling een gebiedsverbod is opgelegd? Dat is in feite de vraag van de heer De Rouwe, een vraag die ik ondersteun. Het maakt niet uit hoe het precies wordt geregeld, of de burgemeester het doet of dat het via een gerechtelijke uitspraak gebeurt, maar als iemand op basis van enig publiekrechtelijke regeling een gebiedsverbod is opgelegd, zou het logisch zijn dat je zo iemand ook niet toe hoeft te laten tot je veerboot.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja. Volgens mij is dat de situatie. Zoals ik al zei, is dit een wat juridischer terrein dan waar ik doorgaans over ga, maar in de AMvB die ik morgen teken, wordt de basis gelegd om het vervoersverbod uit de Wp 2000 van toepassing te verklaren op de waddenveren. Dat vervoersverbod uit de Wp 2000 geeft de mogelijkheid om op publiekrechtelijke gronden vervoer te weigeren. Als er een gebiedsverbod is, is dat reden voor de vervoerder om iemand te weigeren op zijn veerboot.

Er ligt nog een vraag over het ontwerpbesluit. Er zou eerst een onherroepelijke verlening van de concessie moeten zijn, de concessie zou zo snel mogelijk moeten worden verleend. Op het moment dat de AMvB in werking treedt, is de concessie mogelijk nog niet gereed en verleend. Het traject voor concessieverlening kan immers pas starten als de AMvB is geregeld. Het openbaredienstcontract vervalt pas als er een onherroepelijk besluit is om de concessie te nemen. Dit kan niet anders. Er komt een periode waarin de concessie nog niet onherroepelijk is, waarin het openbaredienstcontract nog niet vervalt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wanneer verwacht de staatssecretaris dat het zover is?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als er geen bezwaar wordt gemaakt, kan het volgend voorjaar onherroepelijk zijn. Als er wel beroep en bezwaar wordt aangetekend, duurt het langer voordat het besluit onherroepelijk is. Daarvan is moeilijk een schatting te geven.

De **voorzitter**: Ik zie dat er behoefte bestaat aan een tweede termijn. Heeft de heer Roemer nog een vraag in eerste termijn?

De heer **Roemer** (SP): Op slechts twee, maximaal drie van mijn acht voorstellen is gereageerd. Ik kom hier in tweede termijn uitgebreid op terug.

De **voorzitter**: Uitstekend. Ik stel een spreektijd in tweede termijn voor van drie minuten per woordvoerder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Eén vraag van mij heeft zij nog niet duidelijk beantwoord, namelijk of zij bereid is om de binnenvaartsector zelf de ruimte te geven om een voorstel te doen tot interpretatie van de hardheidsclausule. Ik dring daar erg op aan, omdat juist deze sector met die clausule te maken heeft. De sector is heel wel in staat om de staatssecretaris een goed advies te geven. Naar mijn idee is daar nu nog geen ruimte voor. De argumentatie van de staatssecretaris met betrekking tot de kwestie van doofheid aan één oor en het klein vaarbewijs, is dat de huidige situatie al sinds de jaren tachtig bestaat. Ik heb mensen gesproken die zijn afgewezen, terwijl zij perfect in staat zijn om aan veel soorten verkeer deel te nemen. Bovendien zijn de ontwikkelingen rondom mensen met een handicap de laatste jaren heel sterk verbeterd. Ik vraag mij dus in alle oprechtheid af of deze maatregel proportioneel is. Mijn collega's hebben al gevraagd om dit nog een keer goed uit te zoeken. Daar dank ik hen voor. Ik neig erg naar het vragen van een Kameruitspraak, maar ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris een kans wil krijgen om een en ander goed na te kijken. Zij had dit natuurlijk al kunnen doen voor de schriftelijke beantwoording, maar zij voelt nu misschien wat politieke druk ... Ik begrijp de argumentatie van de staatssecretaris, maar het voelt niet goed. Ik richt mij niet tegen haar. De Kamer is zelf verantwoordelijk voor wetgeving, dus dat zou altijd op mijzelf terugslaan.

Ik vind dat we de wetgeving om raddraaiers van het eiland te weren compleet moeten maken. Ik merk op dat de wetgeving betreffende de mogelijkheid die burgemeesters wellicht krijgen om een gebiedsverbod op te leggen, pas door de Tweede Kamer is. Volgens mij moet het voorstel nog door de Eerste Kamer worden behandeld. Ik kan mij niet voorstellen dat de oude wetgeving, waarnaar de staatssecretaris refereert, al kan inspelen op deze situatie. De staatssecretaris heeft gezegd dat zij de kwestie neerlegt bij haar collega van Justitie. Ik wacht af wat de uitkomsten daarvan zijn. Het gaat om een voorstel dat we niet van vandaag op morgen hoeven te regelen. Ik voorzie wel een juridisch probleem. Ik denk namelijk niet dat de mogelijkheden die burgemeesters in de toekomst

krijgen om mensen zelfstandig een gebiedsverbod op te leggen, aansluiten bij oude regelgeving. Maar goed, dat zoeken we uit. Voor mijn fractie is heel duidelijk dat mensen die vernielingen plegen of wat dan ook, de volgende keer niet welkom zijn op het eiland, dat je dat bij de bron moet aanpakken en dat je deze lieden niet toe moet laten op het eiland om hen vervolgens weer terug te sturen. Dan kun je beter met een zwarte lijst werken.

Het is goed dat de staatssecretaris ons op de hoogte houdt. Volgens mij doet zij dat altijd al. De sector zelf is de komende maanden namelijk nog erg druk bezig om de plannen verder uit te werken. Vanaf deze plaats wens ik ze daarbij alle sterkte toe. Ik hoop dat zij eruit komen. Aan haar brief en beantwoording merk ik dat de staatssecretaris er zeer welwillend tegenover staat. Ik hoop echt dat het water dat nu aan de lippen staat, zal zakken en dat de sector weer kan groeien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de staatssecretaris voor haar antwoorden. Het is jammer dat ik niet veel moeilijkere vragen en meer eisen heb gesteld, want als zij niet toezegt, komen de moties in een AO op vrijdagmorgen een uur of vijf aan bod. Dat zou een aardig chantagemiddel kunnen zijn! Maar goed, ik ben tevreden met de antwoorden, dus er komen van mijn kant zeker geen moties en dus ook geen VAO op vrijdagmorgen vijf uur.

Ik vind het heel bijzonder dat de sector zelf aanpakt. Wij hebben dat al vaker opgemerkt. Als deze sector dan echter om een handreiking vraagt, moeten we alles op alles zetten om die te doen, vooral omdat de sector met concrete voorstellen komt. De staatssecretaris geeft aan dat zij zoekt naar financiële middelen. Hebben we het dan over meer geld dan gevraagd wordt in het amendement-Van der Vlies/De Rouwe?

Mijn fractie is erg benieuwd naar de inhoud van de brief over de voortgang in CCR-eisen, die de staatssecretaris heeft toegezegd voor na het zomerreces. Blijkbaar helpt het als je zaken agendeert, ook als je dat in Europees verband doet.

Ik ben heel erg blij dat de staatssecretaris morgen de AMvB tekent. Ik hoop dat een en ander sneller geregeld kan zijn dan volgend voorjaar, maar blijkbaar zitten er geen versnellingsmogelijkheden in.

De heer **Van der Staaij** (SGP) Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. Ik denk dat een compliment op zijn plaats is voor de realistische en constructieve opstelling van de binnenvaartsector, maar ook voor de open houding van de staatssecretaris en het departement. Ik denk dat dit door de binnenvaartsector zeer op prijs wordt gesteld en dat deze goede en snelle samenwerking van groot belang is voor de verdere aanpak van de crisis. Wat dat betreft, ben ik tevreden dat de staatssecretaris zegt bereid te zijn om tot een aanmelding van de crisis te komen op Europees niveau, juist omdat vanuit de sector – ik verwijs naar de brief van het Crisisberaad binnenvaart die wij onlangs ontvingen – is aangegeven dat deze zelf ook nog even de tijd wil krijgen om de plannen verder uit te werken. Voor mijn fractie is het heel belangrijk dat er een signaal is, ook politiek gesproken, dat we de bereid zijn om de zaak aan te melden zodra dat kan en zinnig en wenselijk is. De sector sprak zelf al de verwachting uit dat dit nog wel enige maanden in beslag zal nemen. Tegelijkertijd vind ik het van belang dat er goed politiek contact is met de collega's in de buurlanden om de zaak daar verder zo goed mogelijk voor te bereiden. Het is goed dat de staatssecretaris dit duidelijk heeft aangegeven.

Dank ook voor de positieve houding ten opzichte van het amendement-Van der Vlies/De Rouwe. Dit is een eerste aanzet, we moeten verder kijken wat er nog meer nodig is. Ik begrijp in ieder geval goed dat de staatssecretaris dit amendement positief bejegt.

Ik kom terug op gebiedsverbod. Ik neem aan dat nog verder gecheckt wordt of het inderdaad zo is geregeld, of zo zal worden geregeld, dat vervoer simpelweg kan worden geweigerd als op basis van een wettelijke regeling een gebiedsverbod is opgelegd. Het maakt niet uit welke regeling dat precies is, als de koppeling er maar is en het kan worden geregeld. Daarmee zou wat mijn fractie betreft de kou uit de lucht zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben niet zo tevreden, want ik vind het allemaal wat mat en afwachtend. Het is weliswaar niet allemaal onjuist wat er wordt gezegd, maar als collega De Rouwe met iets komt wat ons hoog blijkt te zitten, moet de staatssecretaris direct zeggen dat zij ernaar kijkt en dat wij zo snel mogelijk een brief kijken. Nu moeten we het uit haar peuren en wordt er gesuggereerd dat het ministerie twee maanden niets uitvoert. Als dat echt zo is, kom ik daar zeker op terug, maar ik denk dat het in de praktijk wel meevalt. Ik vind hetzelfde over de crisis. Het is terecht dat de sector aan zet is, maar ik maak me sterk dat de ambtenaren wellicht een telefoontje hebben gedaan. Ik krijg niet de indruk dat de staatssecretaris haar collega's in België en Duitsland heeft gesproken of dat zij met de Eurocommissaris heeft gesproken. Dat soort dingen moet zij wel doen. Wanneer je zo verbent, moet je eigenlijk iedereen al op scherp hebben staan, zodat het in één klap wordt geregeld. Ik vind het een beetje slappe hap.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Helaas moet ik mij daarbij aansluiten. Ik ben mijn bijdrage in eerste termijn begonnen met een complimentje aan de staatssecretaris en geëindigd met het uitspreken van de hoop dat we gezamenlijk en eendrachtig kunnen optrekken. Ik krijg echter steeds meer het gevoel dat we bezig zijn met een onvoorstelbare ontkenning van de grootte van de problemen waarin de binnenvaartsector zich bevindt. Het is een vitale bedrijfstak waar het water de mensen aan de lippen staat. Die urgentie stralen dit debat en de beantwoording door de staatssecretaris absoluut niet uit. Ik vind het onbegrijpelijk dat de staatssecretaris niet al maanden geleden zelf initiatieven heeft genomen om gezamenlijk op te trekken met haar Europese collega's in Duitsland en België. Ik vind het onbegrijpelijk dat zij geen contact heeft opgenomen om de zaken eerder en sneller op de agenda waar dan ook in Europa of Nederland te krijgen. Nederland moet hierin vooroplopen; 50% van de binnenvaartvloot in Europa vaart onder Nederlandse vlag.

Ik vind het ook onbegrijpelijk dat de staatssecretaris niet eens reageert op mijn voorstel om te kijken of we werk kunnen maken van het realiseren van bodemprijzen. Er is geen aandacht voor mijn concrete voorstellen voor regulering, zeker in crisistijd. Er wordt niet ingegaan op mijn voorstel om een vorm van een vrijwillig toerbeurtsysteem te ontwikkelen, waardoor er echt wat aan de prijzen kan worden gedaan. De staatssecretaris reageert niet op mijn fundamentele kritiek betreffende woekerrentes en de maandenlang jarenlange makkelijke financiering door banken waardoor er forse overcapaciteit is ontstaan. Op al deze punten heb ik geen reactie gekregen.

Daarbij komt nog de traagheid van handelen van de staatssecretaris om te komen tot een crisisaanmelding, de traagheid waarmee wordt gepraat over de CCR-clausule, de vraag waarom de staatssecretaris de strijd niet durft aan te gaan om de CCR-regels niet alleen twee jaar uit te stellen maar gewoon op te heffen en het gemak waarmee de staatssecretaris zich erbij neerlegt dat het allemaal lastig is in Europa en zij er niet eens aan begint. Op mijn voorstel om het mogelijk te maken dat mensen eerder met pensioen gaan om zo persoonlijk leed te voorkomen, heb ik ook geen reactie gekregen. Op al die voorstellen is geen reactie gekomen. Ik vraag mij af wat ik in eerste termijn heb zitten doen. We kletsen, met alle respect, een uur over een vaarbewijs omdat dat ook een belangrijk onderdeel is, maar het gaat natuurlijk om een hele sector die in de problemen

zit, om hele gezinnen die naar de knoppen gaan. En er wordt niet eens inhoudelijk gereageerd! Als de staatssecretaris in Brussel potten wil breken, had zij daar allang moeten zijn. Ik vind het onbegrijpelijk dat er zo weinig geld bij het kabinet kan worden losgepeuterd voor extra maatregelen in een sector waarvan het kabinet zelf zegt dat deze vitaal is voor onze economie.

Deze sector is bovendien anders dan andere sectoren. De komende jaren en langer dan in andere sectoren zal het in de binnenvaartbranche zwaar weer blijven. De cijfers maken helder dat transport uit het Verre Oosten veel later en trager op gang zal komen dan we de afgelopen jaren gewend waren. De vloot zal nauwelijks minder worden, want de schepen gaan gewoon veertig, vijftig jaar of nog langer mee. We houden in deze sector dus veel langer een crisissituatie. Ik vind het onbegrijpelijk dat dit niet doordringt tot het kabinet en deze staatssecretaris. Zij weet net zo goed als ik dat de voorspellingen over de goederen dramatisch zijn. Zelfs banken spreken over dramatische cijfers voor de komende tien jaar! Dan moet er toch echt aan andere knoppen gedraaid worden om de crisis te bezweren. Dat heb ik echter absoluut niets van gemerkt. Ik merk niet dat de staatssecretaris aan het stuur zit om deze sector te helpen. Natuurlijk moet er veel gebeuren door de sector en natuurlijk hebben wij de sector nodig, maar zij vergeet haar eigen verantwoordelijkheid.

In tegenstelling tot mevrouw Roefs, leeft er bij mij wel degelijk ongelofelijk veel behoefte om de Kamer op tal van zaken hierover een uitspraak te vragen, als het de staatssecretaris niet in tweede instantie lukt om dat gevoel bij mij weg te nemen.

Staatssecretaris Huizinga-Heringa: Voorzitter. De heer De Rouwe vraagt of de sector wordt betrokken bij het zo coulant mogelijk toepassen van de hardheidsclausule. Dat is inderdaad het geval. De sector wordt betrokken bij de verschillende werkgroepen die zich erover buigen. In die werkgroepen kan de sector zelf input leveren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat de sector erbij betrokken wordt, is glashelder. Ik heb echter het idee dat men graag zelf met concrete voorstellen wil komen. Er zit mijns inziens spanning tussen «erbij betrekken en mogen meepraten» en «zelf een voorstel doen waarvoor de staatssecretaris openstaat». Dat laatste heeft mijn voorkeur.

Staatssecretaris Huizinga-Heringa: De werkgroep bestaat uit afgevaardigden van ambtenaren van de ministeries uit de verschillende landen. Er is niet besloten tot een werkgroep van de sector, maar de heer De Rouwe kan er van op aan dat als de sector met een goed plan komt, dit natuurlijk wordt ingebracht. Het feit dat de sector input kan leveren betekent niet dat men ergens een briefje mag insturen dat maar half wordt gelezen en verder aan de kant wordt gelegd. Dat is geen input. Als de sector meedenkt en met goede voorstellen komt, wordt er absoluut gekeken of het geregeld kan worden.

De heer De Rouwe stelt de proportionaliteit aan de orde van de maatregel betreffende mensen die doof zijn aan één oor. Hij vindt dat ik daar ook in mijn brief al dieper op had kunnen ingaan. Hij weet dat ik hem graag iets gun. Laat ik hem daarom gewoon toezeggen dat we er echt goed naar zullen kijken. Het is geen simpele zaak, het heeft te maken met handhaafbaarheid en veiligheid. Als ik een brief hierover schrijf, wil ik niet over één nacht ijs gaan, maar het echt goed uitzoeken. Dat kost nu eenmaal tijd. In het najaar kom ik met een brief aan de Kamer op dit onderwerp terug. Er zijn opmerkingen gemaakt over raddraaiers. Ik denk dat het goed is om de minister van Justitie te vragen om te reageren op de gedachte van een gebiedsverbod. Ik denk ook dat het goed is als hij de handhaving bij de beantwoording van die vraag betreft. Dat zal ook de laatste vragen van de heer Van der Staaij over hoe het precies zit met de AMvB beantwoorden.

Ik zal de minister van Justitie vragen om hierop terug te komen met een brief aan de Kamer.

Mevrouw Roefs zegt dat zij wellicht meer had moeten vragen dan het geld dat in het amendement wordt genoemd, omdat ik zo toeschietelijk ben. VAO's op vrijdagochtend maken echt niet dat ik andere antwoorden geef! Mijn antwoorden zijn inhoudelijk. Er is in het amendement om €250 000 gevraagd. Ik ben bereid om daarnaar te kijken en denk dat het goed is om dat te doen. Laten we niet te hard lopen: over dat bedrag gaat het. We moeten zien dat we dat goed besteden en op een goede manier bij de sector krijgen.

De heer Aptroot vindt het allemaal wat slapjes. Mijnheer Aptroot, ik kan u en eveneens de heer Roemer verzekeren dat dat absoluut niet het geval is. Nederland loopt voorop. Wij zijn het grootste binnenvaartland in Europa en de sector heeft een buitengewoon ambitieus plan, dat nog niet eerder is vertoond. Dat gebeurt samen met het ministerie. Eerlijk gezegd, hoe kunt u zeggen dat er sprake is van traagheid of van achter de feiten aanlopen? Hoe kunt u zeggen dat het ministerie maar achterover leunt? Ik snap domweg niet waar u het vandaan haalt! Wij zijn ongelooflijk hard aan de gang, we werken er met elkaar aan. Je kunt niet verwachten dat wij al voordat de crisis plaatsvindt, de maatregelen ertegen nemen. Ik heb het gevoel dat u op die toer bent. Er wordt via een ambitieus plan hard gewerkt en er wordt alles aan gedaan om de binnenvaartbranche te steunen. Er wordt met de sector meegedacht en de sector denkt met ons mee. Er wordt geld ter beschikking gesteld en er wordt richting Europa actie ondernomen. Wij zijn heel stevig aan de slag.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit moet worden weersproken. Vorig jaar januari was er één fractievoorzitter, de heer Rutte, die zei dat er een crisis aankwam. Dat is weggeblazen door het kabinet. In september, Prinsjesdag, zei het kabinet dat er weliswaar in Amerika iets aan de hand was, maar dat dit aan Nederland voorbij zou gaan. Zelf in december nog werd dit gezegd. Langzamerhand is de coalitie wakker geworden. Ik vind dat de staatssecretaris niet uitstraalt dat ze met haar collega's in Europa bezig is en dat zij het probleem op elke mogelijke manier oppakt. Het blijft beperkt tot luisteren naar ambtenaren en briefjes voorlezen. Zij straalt, net als de hele regering, absoluut niet uit dat de ernst van de economische crisis en de ernst voor de ondernemers duidelijk is en dat alles op alles wordt gezet. Ik zeg niet voor niets «slappe hap». Meestal ben ik heel rustig en hoffelijk, hoewel ik de hoffelijkheidsprijs van de Kamer niet hoef. Maar echt, ik vind dat het zo niet kan. Prima dat de sector aan zet is, maar ik heb de staatssecretaris gevraagd om te vertellen wat er allemaal mogelijk is. Daar komt geen antwoord op. De heer Roemer heeft een aantal suggesties gedaan, die overigens niet de mijne zijn, waarop hij natuurlijk gewoon antwoord behoort te krijgen. De staatssecretaris moet actief worden: ga naar de collega's in Europa en bereid alles goed voor, zodat als de sector wat wil, de Eurocommissaris gewaarschuwd is en er alle toezegging voor medewerking is. Dat is regeren, dat is vooruitzien. Wat er nu gebeurt, is slechts achter de feiten aanhobbelen. Dat doet het kabinet al sinds januari vorig jaar en deze staatssecretaris is een voorbeeld van dat gedrag. Dat begint langzamerhand echt meer dan irritant te worden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik laat deze opmerking helemaal voor rekening van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): U bevestigt uw passieve houding.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Kijk, mijnheer Aptroot, er zijn heel veel dingen over te zeggen. U suggereert dat de ambtenaren, die ongelooflijk hard werken en die onder mijn verantwoordelijkheid met de branche aan het overleggen en onderhandelen zijn om te bekijken hoe we deze

crisis het hoofd kunnen bieden, er voor niets zijn. Uw opmerking dat deze ambtenaren het werk doen en de staatssecretaris het nog niet eens zelf doet, vind ik zo buiten proportie! Er wordt keihard gewerkt en wij hebben een buitengewoon ambitieus plan. Weet u wel hoe de binnenvaartbranche werkt? Weet u wel wat een stap het is voor mensen die altijd elkaars concurrent zijn geweest om elkaar te vinden in een dergelijk plan? Weet u wel wat een stap het is dat ze zeggen dat ze afspraken gaan maken om allemaal wat in te leveren? Dat is niet niks! Hoe bestaat u het om te zeggen dat er niets gebeurt en dat er laks en traag gereageerd wordt! Dat laat ik inderdaad liever voor uw rekening. Ik vind dat een buitenproportionele opmerking. Dat gaat ook ...

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn verwijt betrof niet de ambtenaren, maar de bewindslieden.

De **voorzitter**: Laat u de staatssecretaris haar antwoord afmaken, mijnheer Aptroot.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U verwijt de bewindspersoon dat zij ambtenaren heeft die hard werken, mijnheer Aptroot. Ik kan geen chocola maken van uw opmerkingen. Ik denk dat u dat zelf ook niet kunt.

De heer **Aptroot** (VVD): De staatssecretaris kan er inderdaad geen chocola van maken. Mijn verwijt was niet gericht aan de ambtenaren, maar aan de staatssecretaris en aan dit kabinet. Dat is al meer dan anderhalf jaar het geval.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom op de vragen van de heer Roemer die in eerste termijn nog niet beantwoord waren. Mijn ambtenaren naast mij hebben hun best gedaan om alle vragen op te schrijven. Een vraag betrof de invoering van de bodemtarieven en een andere de introductie van de toerbeurt. Het voorstel voor de toerbeurt is natuurlijk niet nieuw; bij ieder overleg over de binnenvaart noemt de heer Roemer deze mogelijkheid. Wij hebben er al een aantal keren over gesproken en ik heb ook schriftelijk gereageerd. Ik voel niet voor toerbeurten en de branche ook niet. Ik ben niet voor een top-downbenadering waarbij ik van bovenaf iets opleg waar de branche zelf helemaal niets voor voelt. Wat bodemtarieven betreft: ik wil niet ingrijpen in de markt, zeker niet op deze manier. Bovendien is er binnen de branche geen draagvlak voor. Dat lijkt mij toch bepaald niet onbelangrijk. Er wordt juist gewerkt aan andere oplossingen.

De heer Roemer heeft ook een vraag gesteld over de woekerrentes van de banken. Deze vraag ligt op het terrein van de minister van EZ. De banken hebben de rente verhoogd vanwege de gestegen fundingkosten en de toegenomen risico's. Het is belangrijk dat de banken bestaande financiering blijven verstrekken, maar daar hangt op dit moment wel een hogere rente mee samen. Dat is tegelijkertijd een reparatie van soms te lage tarieven in het verleden. Ingrijpen door de overheid in bancaire prijsvorming kan een averechts effect hebben op de bereidheid van kredietverlening. Als de heer Roemer hier meer informatie over wil, zal ik de minister van EZ vragen om schriftelijk te reageren.

Volgens mij heb ik nu de vragen beantwoord. Als dat niet het geval is, ben ik graag bereid om schriftelijk te reageren.

De heer **Roemer** (SP): Nog steeds zijn mijn punten niet aan de orde gekomen, maar de moed zakt mij een beetje in de schoenen. Ik heb ook gevraagd hoe het zit met eventueel eerder stoppen met werken om persoonlijk leed op te lossen. Ik heb een aantal dingen gevraagd, maar heb geen zin meer in het antwoord als er zo denigrerend wordt gedaan, en gezegd wordt dat ik maar naar EZ moet gaan. Dan kan ik overal wel

naartoe gaan. Ik heb echt geprobeerd om in dit debat samen daadkracht te tonen. Ik heb daar niet voor niets mijn eerste termijn mee afgesloten, maar het wordt mij zo wel heel erg moeilijk gemaakt. Ik heb hier geen woorden voor. Uiteraard zal ik zeker overwegen om een VAO aan te vragen.

De **voorzitter**: Bij enkele leden bestaat wellicht behoefte aan een VAO. Ik laat het aan de individuele leden over om dit aan te vragen en zal dat niet namens de commissie doen.

Toezeggingen

- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat doet de Kamer na het zomerreces een schriftelijke toelichting toekomen op de mogelijk te verwachten resultaten van het verzoek aan de Europese Commissie om een crisis in de binnenvaartsector vast te stellen.
- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bericht de Kamer na het zomerreces over de stand van zaken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ten aanzien van eventueel uitstel van de verplichting om aan de technische eisen van de CCR te voldoen.
- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bericht de Kamer in het najaar over de mogelijkheid om de eisen aan het gehoor voor het kleine vaarbewijs te versoepelen.
- De staatssecretaris legt het idee van een gebiedsverbod voor de Waddeneilanden voor aan de minister van Justitie en vraagt hem om een reactie daarop aan de Kamer te doen toekomen en daarbij onder andere in te gaan op de handhaving ervan, in relatie tot de algemene maatregel van bestuur over de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden.