

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2010

Nr. 47

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2010

Met het oog op het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat op 17 maart aanstaande informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van Economische Zaken, over de laatste stand van zaken met betrekking tot de aanpak van de crisis in de binnenvaart. Tevens informeer ik u over de uitkomsten van de evaluatie van de subsidieregeling Quick Wins Binnenhavens, alsmede over een mogelijk vervolg hierop.

Crisis in de binnenvaart

Op 16 februari 2010 is uw Kamer per brief (Kamerstuk 32 123 XII nr. 44) op de hoogte gebracht van de informele zienswijze van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) over het Crisisplan van de samenwerkende binnenvaartorganisaties, verenigd in het Crisisberaad Binnenvaart. In die brief is aangegeven dat de NMa het Crisisplan van het Crisisberaad Binnenvaart in strijd acht met de mededingingsregels. Een forse tegenvaller voor het Crisisberaad nu blijkt dat een aanpak van de crisis niet langer mogelijk is in de opzet die de sectororganisaties voor ogen stond.

Actuele schets van de situatie

Om een beter inzicht te krijgen in de ernst van de problemen in de binnenvaart is onderzoeksinstituut NEA opdracht gegeven een zo actueel mogelijk beeld te schetsen van de gevolgen van de economische crisis in de binnenvaart.

De voorlopige resultaten van dit onderzoek bevestigen eerdere beelden. Voor de totale binnenvaartsector is sprake van een fors verlies aan vervoerd volume van – 13,2% in 2009 ten opzichte van 2008. De grootste afname (tot meer dan – 30%) doet zich voor in de droge bulk sector als gevolg van minder productie in de bouw- en staalindustrie. Voor wat betreft de vraag naar grondstoffen in de bouwsector wordt in 2010 een

verdere daling verwacht. Voor andere ladingstromen wordt in 2010 een licht herstel van enkele procenten verwacht.

Voor de langere termijn rekt NEA erop dat ladingstromen in de periode 2013 tot 2016 weer op het (hoge) niveau van 2008 komen, afhankelijk van het marktsegment. De vraag naar containervervoer zal het snelst herstellen, die naar droge bulk als laatste. Met name de vraag naar het vervoer van erts en kolen zal zich slechts langzaam herstellen.

Vooraf in de droge ladingvaart is sprake van een forse overcapaciteit, met name in het segment schepen groter dan 2 000 ton. In West Europa bedraagt die overcapaciteit thans ca. 1 mln ton; 60% hiervan vaart onder Nederlandse vlag. De grootste problemen doen zich voor in de aan- en afvoer van grondstoffen en containers vanuit de zeehavens naar bestemmingen aan de Rijn. Deze overcapaciteit vertaalt zich direct door in een daling van de vrachtprijzen. In 2009 lagen de vrachtprijzen op de Rijn gemiddeld ca. 30% lager dan in 2008.

Uit de voorlopige gegevens, definitieve jaarafrekeningen komen pas beschikbaar in de maanden april en mei, blijkt dat in februari 2010 sprake is van financiële problemen bij 50% van de Nederlandse ondernemingen in de binnenvaart. Het betreft ondernemingen die voornamelijk actief zijn in de containervaart en droge bulk. Ongeveer 40% van het totaal aantal Nederlandse ondernemingen is weliswaar in staat de kapitaalkosten te financieren, maar kan dit niet doen uit de lopende bedrijfsopbrengsten. Deze groep teert in op het eigen vermogen of breidt de bancaire leningen uit. Zo'n 10% van alle Nederlandse ondernemingen verkeert in acuut gevaar: deze bedrijven zijn niet langer in staat de aflossingen te financieren.

Gelet op het grote aantal ondernemingen dat op dit moment in financiële problemen verkeert houdt NEA rekening met de mogelijkheid dat in 2010 en 2011 een groot aantal faillissementen zal worden uitgesproken in deze bedrijfstak. De huidige overcapaciteit in de markt leidt nu al tot een waardedaling van schepen. Op dit moment blijkt echter nog niet dat dit al daadwerkelijk tot een stijging van het aantal faillissementen heeft geleid, aangezien het aantal ligt op 11 failliet verklaarde ondernemingen in 2009 (circa 0,3% van het totaal aantal binnenvaartschippers). Ter vergelijking, in het laatste jaar voor de crisis (2007) was dit aantal negen. Het aantal binnenvaartschippers dat vanaf begin 2010 failliet is verklaard, bedraagt twee.

Reactie Europese Commissie

Zoals u bekend is op 12 november 2009 een brief aan de Eurocommissaris van Transport gestuurd met het verzoek om, onder verwijzing naar Richtlijn 96/75/EG, passende maatregelen voor te stellen op EU-niveau om de crisis in de binnenvaart aan te pakken.

De Europese Commissie heeft recent geantwoord dat op basis van de huidige informatie niet wordt voldaan aan de criteria voor een «ernstige verstoring van de markt», zoals geformuleerd in Richtlijn 96/75/EG. De Europese Commissie stelt dat de huidige crisis in de binnenvaart niet voldoet aan de Richtlijn 96/75/EG en dat bijbehorende structurele maatregelen als een sloopregeling of een «oud-voor-nieuw»-regeling niet passen bij de marktsituatie en ook niet door de betrokken partijen worden gewenst. De capaciteit is over enkele jaren naar verwachting immers weer nodig.

De Europese Commissie erkent wel dat er sprake is van een ernstige situatie in de binnenvaart, en is wel bereid lidstaten te ondersteunen bij het

komen tot internationale of nationale plannen die voldoen aan mededingingsregelgeving.

Naar aanleiding van het Nederlandse verzoek heeft de Europese Commissie een werkgroep in het leven geroepen waarin vertegenwoordigers van de EU binnenvaartlanden en van de sector met elkaar alle denkbare maatregelen verkennen die kunnen helpen de effecten van de economische crisis op de binnenvaartsector te verlichten. De voormalig staatssecretaris heeft daarbij aangedrongen om niet alleen naar de korte termijn te kijken, maar ook oog te hebben voor maatregelen die kunnen helpen de binnenvaartsector robuuster te maken voor de toekomst. In het bijzonder heeft zij aandacht gevraagd voor de mogelijke ondersteuning vanuit de EU bij de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden.

Voorts heeft de voormalig staatssecretaris gewezen op de mogelijkheid én wenselijkheid van het benutten van het reservefonds voor droge lading (ca. € 10 mln) door deze in te zetten voor crisismaatregelen. Voorwaarde daarvoor is dat de Europese brancheorganisaties in de binnenvaart (EBU en ESO) het hierover eens zijn en de Europese Commissie hierom verzoeken. De voormalig staatssecretaris heeft daarom de Nederlandse brancheorganisaties met klem opgeroepen om hun Europese koepelorganisaties te mobiliseren om op korte termijn overeenstemming te bereiken over de inzet van het reservefonds voor droge lading.

Mede naar aanleiding van de recente brief van de Europese Commissie zal ik verder in gesprek gaan met de Europese Commissie om bovenstaande mogelijkheden te onderzoeken.

Overleg met de sector

Zoals in de brief van 16 februari 2010 (Kamerstuk 32 123 XII, nr. 44) aan uw Kamer reeds is aangekondigd heeft mijn Ministerie, samen met het Ministerie van Economische Zaken, de afgelopen weken overleg gevoerd met de binnenvaartsector om de situatie te bespreken die ontstaan is na de uitspraak van de NMa, alsmede om alternatieve oplossingen te verkennen. Gelet op de uitspraak van de NMa zullen alternatieve oplossingen gezocht moeten worden in het komen tot arrangementen tussen binnenvaartondernemingen (individueel of als samenwerkingsverband) en de banken, waar mogelijk met een faciliterende rol van het Rijk.

In overleg met mijn collega van Economische Zaken en de in het Crisisbeeraad samenwerkende organisaties heb ik daarom besloten tot de aanstelling van een Binnenvaartambassadeur. Doel van de inzet van de Binnenvaartambassadeur is om binnen drie maanden – in overleg met sector, banken en overheid – te komen tot werkbare en effectieve crisisarrangementen. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte kandidaat voor deze rol.

In overleg met de Binnenvaartambassadeur overweeg ik deze ook te vragen om voor de langere termijn te adviseren over structuurversterkende maatregelen voor de binnenvaart zodat deze in de toekomst beter bestand is tegen marktverstoringen. Daarbij kan bijvoorbeeld gekeken worden naar financieringsconstructies van bedrijfsmiddelen, samenwerkingsverbanden en bedrijfseconomische opleidingen.

In mijn brief van 16 februari 2010 gaf ik aan bezig te zijn om samen met de sector de mogelijkheden van commerciële samenwerkingsverbanden in de binnenvaart nader te verkennen. Het overleg met de sector heeft er inmiddels in geresulteerd, dat de thans bestaande samenwerkingsverbanden het plan hebben opgevat om een nieuw samenwerkingsverband op te richten, gericht op alle schepen in de droge lading en containervaart. Mits snel en eenvoudig realiseerbaar kan zo'n nieuw verband kansen

bieden aan ondernemers die thans in financiële problemen dreigen te raken. Een samenwerkingsverband kan ook bijdragen aan een verbetering van de dienstverlening voor verladere en een versterking van de kwaliteit van de binnenvaartstructuur. Uiteraard geldt ook hier weer dat de voorstellen niet strijdig mogen zijn met mededingingsregels.

Evaluatie Quick Wins Binnenvaart

Zoals toegezegd bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat met uw Kamer zijn, met het oog op een eventueel vervolg, de eerste twee tranches van de Tijdelijke regeling Quick Wins Binnenvaart geëvalueerd. Deze regeling had ten doel een impuls te geven aan de bereikbaarheid van binnenhavens en vaarwegen. Begunstigden waren gemeenten en provincies. Van het beschikbare budget (€ 112 mln) is voor € 91 mln aan projecten gehonoreerd. Zowel gemeenten met een grote haven als gemeenten met een relatief kleine haven hebben van de regeling gebruik gemaakt. Het budget bleek toereikend te zijn om alle aanvragen die voldeden aan de criteria te honoreren. De projecten die zijn afgewezen (totaal circa € 21 mln) voldeden niet aan alle criteria. Voor de evaluatie van de eerste twee tranches is gebruik gemaakt van de uitkomsten van de «Landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens», opgesteld door Ecorys, en een enquête onder regionale contactpersonen. De Ecorys-studie draait om de vraag of de capaciteit van binnenhavens, na realisering van de gehonoreerde quick wins, voldoende is om de toekomstige vraag naar goederenvervoer over water in de binnenhavens op te vangen. De managementsamenvatting van deze studie is als bijlage bij deze brief gevoegd.¹ Uit het onderzoek van Ecorys en de enquête onder regionale contactpersonen blijkt dat de eerste twee tranches een zinvolle aanvulling hebben gegeven op de bestaande capaciteit van het netwerk van binnenhavens. Op korte termijn ontbreekt de behoefte aan een derde tranche met dezelfde scope en dezelfde criteria. Naar verwachting, ook van de regio's zelf, zal deze niet of nauwelijks kwalitatief goede projecten opleveren. Uit het Ecorys onderzoek blijkt dat, mede dankzij de quick wins, er in 2020 voldoende capaciteit zal zijn om de verwachte groei in het bulktransport op te vangen. Dit geldt ook voor het containervervoer, indien deze groei de huidige trendlijn volgt.

Op basis van deze bevindingen acht ik het niet opportuun een derde tranche met dezelfde uitgangspunten en criteria van de vorige tranches te starten.

Gezien de uitkomsten van de evaluatie zal worden bezien of het nog resterende budget de komende jaren selectief kan worden ingezet voor de gebiedsagenda's van een beperkt aantal regio's waar, aanvullend op de MIRT-projecten, een kansrijke aanvulling dan wel versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens en vaarwegen mogelijk is. Ook zal worden bezien of € 2 mln uit de nog onbenutte quick winmiddelen beschikbaar kan worden gesteld voor de toepassing van walstroom bij ligplaatsen binnen de bebouwde kom waar sprake is van problemen ten aanzien van luchtkwaliteit en/of geluid. Op deze manier wordt op korte termijn een reductie van luchtverontreinigende stoffen bereikt daar waar deze het meest rendeert: in binnensteden waar mensen wonen en werken. Hiermee kan dan tevens tegemoet worden gekomen aan vragen hieromtrent die mij gesteld zijn tijdens het AO Luchtkwaliteit van 3 februari 2010.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.