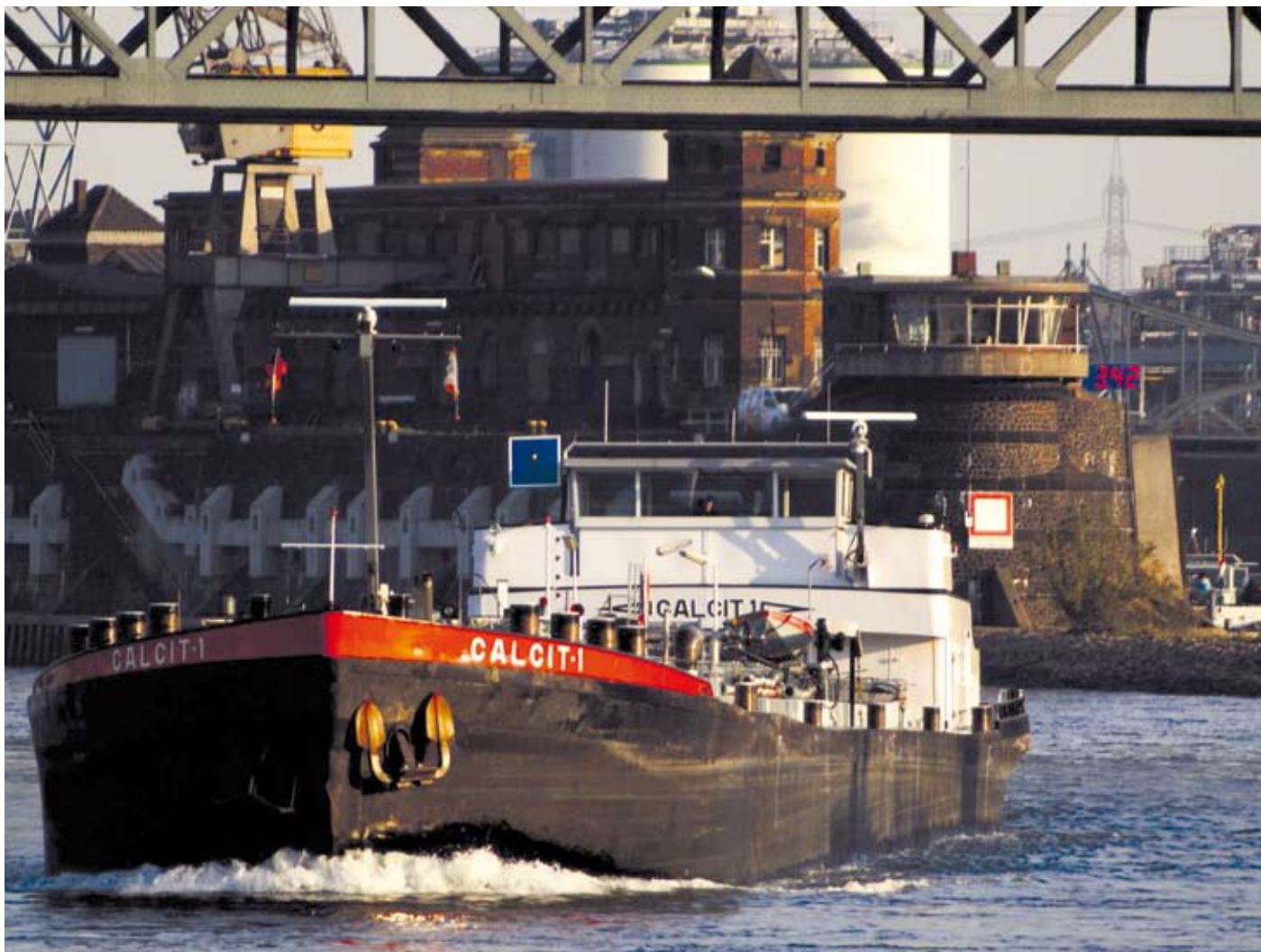


BINNENVAART

MINDER FILES EN EEN BETER KLIMAAT



Emile Roemer SP-Tweede Kamerlid
Paulus Jansen SP-Tweede Kamerlid



BINNENVAART

MINDER FILES EN EEN BETER KLIMAAT

Emile Roemer

SP-Tweede Kamerlid

Paulus Jansen

SP-Tweede Kamerlid

Foto omslag: [Martin Stelbrink/Flickr.com](http://MartinStelbrink/Flickr.com)

© Oktober 2008 SP

**Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam**



FOTO JILLIS/FLICKR.COM

Inhoudsopgave

Inleiding	5
1. Voorstellen van de SP	7
2. Infrastructuur en overslag	9
3. Energie en Klimaat	13
4. Imago en financiering	17
Bijlage 1	19
Bijlage 2	21
Bijlage 2a	23
Bijlage 3	27
Bijlage 4	29
Bijlage 5	31
Bijlage 6	33



Inleiding

Onze wegen slibben dicht, de CO²-uitstoot neemt toe, evenals de geluidsoverlast van al dan niet rijdende (vracht)wagens. De overheid probeert aan deze problemen iets te doen: ze laat nieuwe wegen aanleggen en bestaande wegen verbeteren, overal verschijnen trajecten van '80 km/h', enzovoort. Wat echter vergeten lijkt te worden is dat Europa al duizenden jaren over perfecte transportaders beschikt, namelijk de rivieren en kanalen. Deze veronachtzaming vindt de SP onterecht. De binnenvaart is namelijk een prachtige beroepssector, die een veel beter imago verdient. Vroeger was het gebruikelijk om ladingen die van overzee in de havens arriveerden per schip over de binnenwateren het achterland in te transporteren. Tegenwoordig zijn vrachtwagens populairder dan schepen: een schip zou traag en duur zijn en de vloot verouderd. Er varen echter al nieuwe schepen rond met een maximaal laadvermogen van 5000 ton en zij vormen bepaald geen uitzonderingen. Het moderne binnenvaartschip is uitgerust met de modernste apparatuur en motoren en bevat een laadcapaciteit van 400 tot 500 teu (containers van zo'n zes meter lang), of van 3000 tot 6000 ton bij een lading van bulkgoederen. Sommige tankschepen overschrijden al de grens van 10.000 ton aan laadcapaciteit.

Deze duwstellers varen in 36 uur van Rotterdam naar het Ruhrgebied, met een bezetting van zes man. Dat scheelt per schip al gauw een file van vijfhonderd of meer vrachtwagens op de weg. Verder zijn er de kleinere binnenvaartschepen, die via fijnmazige waterwegen veel bulktransport van de weg houden. Denk daarbij vooral aan zand en grind. De binnenvaart vormt daarnaast ook nog eens een schone en efficiënte manier van transport.

Een goed voorbeeld is Regge Shipping, een bedrijf met twee man en een klein schip. In de afgelopen vijftien weken vervoerden zij ongeveer drieduizend containers tussen Oss en Rotterdam/Antwerpen. In één reis varen zij in negen uur 48 containers van Oss naar Rotterdam. Een dergelijk transport, met behulp van slechts twee personen, zal binnen dit tijdsbestek nooit over de weg gerealiseerd kunnen worden.

Op de terreinen van efficiency, energiebesparing en CO²-uitstoot kan de binnenvaart de concurrentie dus heel goed aan. De sector verdient echter meer aandacht om dat zo te houden. Niet alleen voor het goederentransport, maar ook voor personenvervoer biedt het water uitstekende mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan de snelle veerverbindingen tussen IJmuiden en Amsterdam, en tussen Rotterdam en de

Drechtsteden. Deze verbindingen zijn niet alleen snel, maar ook punctueel. Ze bieden een prima alternatief voor de bus en de trein.

De SP signaleert echter een aantal serieuze knelpunten. De inkomsten van de schippers dalen steeds meer vanwege goedkoper wordende vrachtprijzen. Sommige goederenstromen die ooit via de kleine waterwegen werden vervoerd verdwenen naar het transport over de weg.

Het netwerk van de kleine vaarwegen mag nog zo fijnmazig zijn, voor veel goederenstromen blijft het onmogelijk om van deur tot deur alleen van de binnenvaart gebruik te maken. Voor- en natransport blijft noodzakelijk. Van alle innovaties wordt uiteindelijk maar een beperkt aantal succesvol. Te veel factoren bedreigen de overlevingskansen van de binnenvaart. Zo is met name in de kleine binnenvaart de opvolging van vader op zoon niet meer vanzelfsprekend. Ook liggen slechts weinig bedrijven aan het water. Dit maakt het er niet aantrekkelijker op transportdiensten via het water aan te bieden. Verder is de scheepvaart op de kleinere vaarwegen afhankelijk van matige en beperkte overslagfaciliteiten. Bovendien vergt de financiering van een logistiek concept van deur naar deur een hoge investering, wat over het algemeen de medewerking van externe partijen noodzakelijk maakt.

Emile Roemer

Paulus Jansen

1. Voorstellen van de SP

¹ Zie bijlage 4

² Zie bijlage 1

Milieu

1. In 2015 vindt 5% extra transport van goederen over het water plaats ten opzichte van het wegtransport.
2. Stel strenge eisen aan schone motoren voor nieuwe schepen, vergelijkbaar met de Europese normen voor uitstoot van schadelijke stoffen, de zogenaamde euro 6 normen voor wegtransport per 2006.
3. Een lager belastingtarief op zwavelvrije diesel.
4. Na 2009 bij de veiligheidskeuring een verplichte roetmeting voor binnenvaartschepen.
5. Stel een 'Schoonschip'-fonds in voor de aanschaf van het eerste schip van een startende ondernemer. Hiermee worden extra investeringen in schone en zuinige motoren en materieel gedekt. Dit kan gekoppeld worden aan de fiscale regeling Energie Investeringsaftrek. Hierbij kunnen investeringen in energiebesparing in één keer ten laste gebracht worden van de winst. Dit kan ook voor de binnenvaart van toepassing zijn.
6. Stel schepen ouder dan 30 jaar vrij van CCR regels die per 2010 ook op hen van toepassing zouden zijn'

Financiering

7. Voer een evenredige vrachtverdeling in met vaste bodemprijs voor vrachten per klein binnenschip (tot 1000 ton).
8. Doorzetten van de subsidieregeling VERS¹ en deze na 2009 ook toepassen op zwavelarme brandstof.
9. Borgstellingkredieten voor investering in bouw en onderhoud van kleine schepen, zodat investeringen door banken minder risicovol worden.
10. Voer de sloopregeling² in voor oude binnenvaartschepen waarvan de schipper de opbrengst wil investeren in een nieuw klein binnenvaartschip (tot 1000 ton)'.
'
11. Kom binnenschippers op kleine schepen tegemoet door vrijstelling van brug- en havengelden.
12. Er moet snel een actualisatie van het 'Besluit laad en lostijden' komen voor marktconforme vergoeding voor overliggen wordt geboden.

13. Besteed de elf miljoen euro, die het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) nodig acht aan extra subsidie voor:
 - a. een bijdrage aan de ombouw van romp en roer van ten minste veertig procent;
 - b. roetfilters voor de binnenvaart;
 - c. apparatuur voor bepaling van de adviessnelheid.
14. Structureel 7,7 miljoen euro per jaar voor de achttien schippersinternaten.

Infrastructuur

15. Vergroot en verbeter het stelsel van vaarwegen.
16. Creëer overslagterminals bij de overgang van grote naar kleine vaarwegen.
17. Zorg regionaal voor mobiele kranen die ingezet kunnen worden bij overslag.
18. Regel via de uitgifte van bedrijventerreinen dat bedrijven met grote logistieke stromen die zich voor scheepsvervoer lenen, zich aan water moeten vestigen. Differentieer de grondprijzen, zodat vestiging aan het water relatief goedkoper is. Neem verder in de vergunningvoorwaarden bij bedrijven met een wateraansluiting op dat ze verplicht zijn om minstens vijftig procent van hun aan- en afvoer via deze route te regelen.
19. Zorg voor mogelijkheden om van de ligplaats van het schip snel thuis te kunnen komen.

2. Infrastructuur en overslag

Goede vaarwegen zijn onontbeerlijk, maar efficiënt vervoer over water vereist ook uitstekende overslagmogelijkheden. Als bedrijven gebruik kunnen maken van een nabijgelegen overslagpunt, kan het voor- en natransport beperkt worden, of soms zelfs overbodig. Dit heeft een gunstig effect op de transportkosten. Het figuur hiernaast toont de bestaande overslagpunten.

Nederland kent in totaal 3500 bedrijventerreinen. Hiervan zijn er circa 250 (7%) ontsloten voor de binnenvaart. Een gemiste kans. De redenen voor de huidige transportmethoden over de weg en door de lucht liggen vermoedelijk in de wens van 'door-to-door delivery', en in het feit dat de grote industrie- en kantoorparken van tegenwoordig buiten de stad liggen, waar zich bovendien vaak geeneens vaarwater in buurt bevindt. Bij de bouw van een nieuwe fabriek kijkt men met andere ogen naar de aanwezige infrastructuur dan vroeger. In het verleden waren voor transport kleine schepen als Spitsen en Kempenaars nodig. Zodoende zocht men expres een locatie aan het water. Tegenwoordig gebeurt het meeste transport per vrachtwagen, wat een locatie vereist die gunstig ligt ten opzichte van de snelwegen, met eventueel een klein watertje in de buurt voor de aan- en afvoer van koelwater.



⁴ Zie voor een overzicht van bestaande ROC's bijlage 5.

³ 28600XII-50, 26800XII-95 en 28600A-29

⁵ 30800XII-34

Als een voorbeeld hiervan noemen we de fabriek van Du Pont in Dordrecht. Deze grote chemische fabriek is gesitueerd aan de Nieuwe Merwede en gebruikt de rivier louter voor de winning van koelwater.

Rivieren en kanalen verloren dus hun transportfunctie, maar kregen wel een visuele meerwaarde: kantoorcomplexen en 'niet-watergerelateerde' bedrijven vestigen zich daarom aan de oevers van kanalen en rivieren vanwege het spectaculaire uitzicht. Havens in Rotterdam worden gedempt om plaats te maken voor bebouwing, en bestaande bedrijven worden 'verbannen' naar nieuwe locaties waar natte infrastructuur niet of nauwelijks aanwezig is.

Aan de andere kant pleit de sector steeds meer voor het opzetten van regionale overslagcentra (ROC's)³ met een eigen haven. Ook ligt er een besluit voor de aanleg van een tweede Maasvlakte. De huidige Maasvlakte heeft ruimtegebrek voor het groeiende aanbod zeeschepen. Niet zo verwonderlijk, want een groot deel van de oppervlakte wordt alleen benut door kantoren en loodsen die niet direct iets met de haven van doen hebben.

Overige aanpassingen

Opmerkelijk is dat de overheid weinig haast lijkt te hebben met een verbetering van de infrastructuur voor de binnenvaart. Dit in tegenstelling tot de investeringen in wegen en sporen ten behoeve van het vrachtvervoer. Terwijl de deskundigen inschatten dat de meeste aanpassingen tot 2012 haalbaar moeten zijn, mikt staatssecretaris Huizinga op 2016. Daar spreekt weinig ambitie uit van het kabinet. In de Tweede Kamer bestaat juist een groot draagvlak voor het wegwerken van de onderhoudsachterstanden. Bovendien zijn in de afgelopen jaren al drie moties Gerkens⁴ aangenomen om vaart te maken met het inlopen van achterstallig onderhoud Diezelfde wens spreekt uit de motie van Van der Staay c.s.⁵

De huidige inzet van de binnenvaart richt zich vooral nog op de traditionele maritieme goederenstromen (goederen bestemd of afkomstig van de zeehavens). Voor de periode 2004 tot 2010 heeft het kabinet in totaal achthonderd miljoen euro extra beschikbaar gesteld voor het wegwerken van de onderhoudsgebreken bij vaarwegen. Dit bedrag kwam bovenop het reguliere budget van de jaarlijks ongeveer tweehonderd miljoen euro.

In het kader van de Nota Mobiliteit is voor de periode 2011-2020 negenhonderd miljoen euro vrijgemaakt om het dan nog bestaande achterstallige onderhoud in te lopen. Voor het reguliere onderhoud wordt in die periode jaarlijks 305 miljoen uitgetrokken. Voor een betere benutting van het potentieel aan overslaglocaties in de Nederlandse binnenhavens heeft Emile Roemer, Tweede Kamerlid van de SP, een motie (bijlage 6) ingediend. Grote schepen zouden de grote rivieren moeten gebruiken, kleinere schepen kunnen via een regionaal overslagcentrum de goederen verder landinwaarts verspreiden. Het zou beter zijn om in plaats van een kilometer extra asfalt aan te leggen, een overslagkraan op een plaats voor overslag van schip op boot te bouwen. Nu moet die overslag meestal op commerciële basis gebeuren. Daar springen alleen ondernemers op als er een gegarandeerde winst te behalen valt.

Waar de SP naar streeft is een netwerk van binnenvaartdiensten voor vaste container- en bulkgoederen over water. Wanneer op termijn het netwerk van terminals beter gaat functioneren, zullen ook regionale distributiestromen van consumptiegoederen, zowel over korte afstanden als Europees continentaal (import en export), steeds vaker over water afgewikkeld gaan worden.

Een Seine Nord verbinding tussen Nederland en Frankrijk is daarvoor onontbeerlijk. Ook voor een dergelijk project lijkt de overheid niet vooruit te branden. Het zou een enorme ontlasting van de A2 betekenen, want er zullen minder vrachtauto's van en naar het zuiden rijden. Dit levert dus niet alleen winst op voor Nederland, maar voor heel West-Europa.

Voor het kleinste nog rendabele HR-scheepstype (schepen met een moderne vormgeving en constructie waardoor zowel laadvermogen als brandstofverbruik geoptimaliseerd zijn) had verder de Zuid Willemsvaart allang moeten zijn ontsloten, bij voorkeur met een blik naar de toekomst. Negen op de tien HR-schepen bedragen nu 110x11,45 x 3,5m (ca 3000 ton laadvermogen).

Een laatste aanpassing betreft het uitbaggeren en verbreden van vaarwegen met voldoende diepgang (circa twee meter kielspeling tussen bodem en schip). Bij eenzelfde verbruik levert dit al gauw tien procent snelheidswinst op. In internationaal verband moet druk uitgeoefend worden op buurlanden en met name Frankrijk om ook daar de kleine kanalen en vaarten uit te baggeren. Voor de kleine binnenschipper is het dan mogelijk tot ver in zuid Frankrijk het vervoer van vracht van het wegverkeer over te nemen. Dit levert niet zozeer snelheidswinsten op maar wel meer maar maakt transport van vracht over water wel een aantrekkelijker alternatief ten opzichte van files op de weg.

Sluizen

Sluizen zijn er niet in de eerste plaats voor recreanten en dagjesmensen. De sluis is er in eerste plaats om binnenvaart doorgang te verlenen. Steeds meer sluizen zijn echter meer ingericht voor toeristen met bankjes, hekwerken en horeca. De binnenschipper lijkt bij de inrichting vergeten en moet halsbrekende toeren uit halen om zijn schip vast te leggen.

De SP is geen voorstander van het op afstand bedienen van sluizen. Sluizen vormen kwetsbare plekken in de infrastructuur. Directe controle is hard nodig om vertraging en calamiteiten te voorkomen. In iedere sluis zijn er 's zomers wel een paar pleziervaartboten die zichzelf letterlijk aan de sluiswand ophangen omdat



FOTO'S MESTREEHCITY/FLICKR.COM

het touw te strak en te kort is aangebonden om met de daling van het water mee te kunnen zakken. Ook bij de beroepsvaart gebeuren ongelukken waarbij een schip vastloopt in de sluis. Toezicht ter plaatse kan dit grotendeels voorkomen. Los hiervan betekent de sluiswachter voor een binnenschipper ook een van de weinige fysieke contactmomenten met de buitenwereld.

Behalve als een aan de scheepvaart gerelateerde constructie gelden sluisen als toeristische trekpleisters. Bij mooi weer blijken ze grote aantrekkingskracht te bezitten voor mensen die ervan houden schepen en techniek te bekijken. Sluiswachters letten erop dat de 'bezoekers' de doorvaart niet belemmeren.

Praktische bezwaren

Toch is het niet alles goud wat er blinkt. Hoewel de binnenvaart momenteel in rap tempo aan modernisering en vernieuwing van de vloot werkt, zijn er ook problemen. Binnen de huidige trend worden steeds grotere schepen gebouwd, mede vanwege de enorme groei in omvang van de ladingen. Maar vanwege hun afmetingen kunnen deze schepen alleen op grote rivieren, zoals de Benedenschelde of Westerschelde, de Maas, de Rijn en de Moezel varen, alsmede op de grote kanalen in Nederland zoals de Rijn-Scheldeverbinding en het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de overige vaarwegen zijn deze schepen simpelweg te omvangrijk. Natuurlijk is het financieel onhaalbaar om alle vaarwegen aan de grotere schepen aan te passen. Zodoende zal het transport op de kleinere vaarwegen voornamelijk met behulp van kleine schepen blijven plaatsvinden. Het aantal kleine binnenschepen neemt echter in hoog tempo af. Veel schippers die eigenaar zijn van zo'n klein vaartuig, zijn wel bereid een nieuw schip te laten bouwen, maar dan kiezen ook zij liever voor een groter schip, omdat dit financieel aantrekkelijker is. Als gevolg van deze ontwikkeling dreigen er over enkele jaren bijna geen kleinere schepen meer te bestaan, waardoor het transport over de smallere vaarwegen zal stagneren, of zelfs verdwijnen. Wellicht kan een borgstellingskrediet voor de nieuwbouw van kleine schepen hier een uitkomst bieden.

In samenhang met een budgettair plan voor groot onderhoud en de verbetering van kleine vaarwegen (zie voor een overzicht bijlage 2a) en de voorgestelde subsidieregeling moet het mogelijk zijn deze tak van de binnenvaart te behouden en te stimuleren. Iets wat niet alleen het milieu ten goede zal komen, maar ook de werkgelegenheid.

3. Energie en Klimaat

De binnenvaart lijkt een vergeten sector als het gaat om energiebesparing en CO²-reductie. De besparingen worden zelfs niet meegenomen in de realisatie van het besparingstempo door het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN). Ten onrechte, want er valt ook daar winst te behalen. Het ECN berekent in haar rapport 'Instrumenten voor energiebesparing' een potentieel van zes petajoule, ongeveer anderhalf procent van de totaal te realiseren besparing.

Volgens het ECN (2006) bevorderen informatievoorziening en technische hulpmiddelen dat er in de binnenvaart zuiniger wordt gevaren. Vervanging van de motor, verlenging van het schip, een andere coating en aanpassing van de schroef maken de bestaande vaartuigen gemiddeld vijf procent efficiënter. Nieuwe schepen krijgen gemiddeld twaalf procent meer efficiency door een maximum efficiëncymotor de meest energiezuinige scheepsvorm. Omdat dergelijke maatregelen niet verplicht kunnen worden opgelegd vanwege de concurrentieverhoudingen, stellen we een subsidieregeling voor van minimaal veertig procent op de meerinvestering. Complete vervanging van de gehele vloot zou een nog grotere besparing opleveren, maar een dergelijke ingreep is wel heel erg kostbaar.

Binnenschipper Evens:

"...Zo verbruikte ons vorige schip (80 x 9 x 2,8 m en 1400 ton) vijfduizend liter gasolie per week en ons nieuwe schip (86 x 9,5 , 3,11 m 1700 ton) wekelijks maar vierduizend liter. Puur door de vormgeving van het schip en een zuinigere motor..."

De binnenvaart vormt tevens een schoon alternatief voor het transport over de weg. In mei 2007 maakte de Nederlandse Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke nogmaals duidelijk dat een milieuvriendelijkere binnenvaart cruciaal is om voordeel boven andere modaliteiten te behouden. Verbetering van de vaarwegen en de overslagstations kan zo indirect bijdragen aan vermindering van de uitstoot door het wegtransport en het verlichten van veel (lokaal) fileleed en verkeersoverlast. Voor het wegtransport zijn echter al strenge emissienormen vastgelegd en duurzame innovatie wordt er serieus opgepakt. Om de concurrentie op milieuaspecten vol te kunnen houden moet ook de binnenvaart flink in duurzame innovaties investeren.

⁶ Bron foto's: Brochure energiebesparende en CO²-reducerende technieken in de binnenvaart. Bureau Innovatie Binnenvaart 2006.

Vlootbouw⁶

Energie kan bespaard worden door de boeg en het achterstevan van binnenschepen om te bouwen. Afhankelijk van de toegepaste techniek zorgt deze vormverandering voor een brandstofbesparing van de vijf tot dertig procent, en daarmee een hoop minder uitstoot van broeikasgas en fijnstof. Milieutechnisch dus interessant.

De boeg wordt zelden aangepast. Een speciaal gevormde boeg, de zogenaamde bulpstevan (zie foto) is duur en werkt alleen bij een bepaalde diepgang van het schip. In nieuwbouwprojecten wordt het niet toegepast, wat weer iets zegt over de rentabiliteit.



Met bulpstevan wordt maar sporadisch en pas sinds enkele jaren geëxperimenteerd. Bij grote aanpassingen wordt eerder een hele nieuwe voorstevan (boeg) besteld.)

Aanpassing aan de voortstuwing

Achterschepen worden alleen nog door verbetering van de voortstuwingsinstallatie en besturing aangepast. Bijvoorbeeld een straalbuis om de schroef en het roer (of de roeren). Heel vroeger werden sleepschepen wel voorzien van een schroeftunnel (om ook zonder lading volledig water op de schroef te krijgen). Deze vorm van ombouwen bestaat niet langer, omdat zulke schepen niet meer bestaan, of te oud zijn.

Van de schepen boven de 1250 ton is driekwart uitgerust met straalbuizen. Gestroomlijnde roeren worden wel toegepast bij vervanging. Maar ook voor de roeren geldt dat ze vijftig jaar of een scheepsleven lang mee gaan en dus geldt voor oudere schepen (meer dan 25 jaar) dat misschien hooguit een kwart van de schepen daar tot nu toe iets mee heeft gedaan.

Schone motoren bij nieuwbouw

Nieuwbouwschepen die een Rijncertificaat aanvragen moeten vanaf 1 juli 2007 motoren plaatsen die voldoen aan de milieuvriendelijkere eisen CCR fase 2. Deze datum werd in 2003 vastgesteld door de Rijnvaartcommissarissen van de lidstaten en het bedrijfsleven in de Centrale Commissie Rijnvaart.

Na 1 juli zal de inspectie bij plaatsing van nieuwe motoren handhaven op de aanwezigheid van de fase 2 motoren en nieuwe schepen uitsluitend certificeren bij de aanwezigheid van dergelijke motoren.

Brandstof

De binnenvaart stookt nu op diesel met een zwavelgehalte van ongeveer tweeduizend ppm. De toevoeging van zwavel is onnodig. In lijn met het wegverkeer kan in de binnenvaart de norm veel scherper gesteld worden. Ook voor de toepassing van filtersystemen op uitlaatgassen is zwavel ongewenst, vanwege verstopping van het filter. Het terugdringen van het zwavelgehalte kan dus op een eenvoudige manier veel winst op schadelijke emissies opleveren en bevordert het gebruik van filters. Het grote struikelblok voor invoer van de 'schone' diesel is nu nog de infrastructuur voor de distributie.

Schuttevaer, 10 mei 2007:

Volgens Ian Hodgson van de eenheid Schone lucht en vervoer van het directoraat-generaal Milieu van de Europese Commissie moet het zwavelgehalte in de gasolie voor de binnenvaart van 2000 ppm nu naar 1000 ppm in 2008, 300 ppm in 2009 en 10 ppm in 2012. "Dat zorgt niet alleen voor minder schadelijke uitstoot, de belangrijkste reden is dat de binnenvaart zo motoren kan gebruiken met katalysatoren. De op dit moment toegestane emissies staan niet meer in verhouding tot de verscherpte regels voor de uitstoot op land."

HR-schepen

De hoge urenlonen maken ombouw economisch onhaalbaar. Daarom vindt de vernieuwing van een schip regelmatig in gedeeltes plaats. Scheepsdelen worden via de makelaardij in Oost-Europa of in China besteld. Vaak eerst de boeg en het laadruim, daarna soms ook het achterschip (machiniekamer en woning). Zo hoeft een schip minder lang stil te liggen, omdat het deel eerst wordt klaargemaakt. Het probleem is, dat als iedere ondernemer een HR-schip zou bestellen, de marktwaarde van de oude schepen nihil wordt, waardoor de financiering niet rond te krijgen valt. Bovendien bestaat er een grote kans op overcapaciteit, zodat achteraf het businessplan niet meer klopt. Nu al komen er jaarlijks ongeveer tweehonderd HR-schepen bij, maar sinds het stoppen van de sloopregeling, waarbij een aantrekkelijk bedrag werd gegeven voor sloop van het oude schip, doet niemand nog een milieuvriendelijke schip weg. Dus milieutechnisch gezien dient ook slopen een doel. Het is dan niet onredelijk een deel van de gederfde inkomsten door de overheid te laten compenseren. Bijvoorbeeld door de herinvoering van de oude sloopregeling.

Goederenstromen

Voor schepen onder de duizend ton geldt dat er helemaal geen HR-schepen worden besteld. De omzetten zijn hier te laag om zo'n schip te kunnen financieren. De vooruitzichten naar schaalvergroting (infrastructureel) ontbreken of duren veel te lang. De vrachtprijzen zouden moeten verdubbelen om scheepvaart naar bijvoorbeeld Zuid-Frankrijk in stand te houden en te kunnen moderniseren. HR-schepen voor die richting (circa 250 ton, 38 x 5 x 1,9 m) zouden door een HR-concept nog maar tweehonderd ton kunnen vervoeren, waardoor ze zichzelf uit de markt prijzen. De overheid zal een impuls moeten geven aan deze innovatie.



4. Imago en financiering

Imago

Vele familiebedrijven dreigen ter ziele te gaan. Enerzijds vanwege de financiële onzekerheden, anderzijds omdat de menselijke maat uit de sector dreigt te verdwijnen. De binnenvaart is als beroepsgroep niet in trek bij jongeren. Ze zien weinig in een dergelijke studie, laat staan in een toekomst. Het imago van de binnenvaart is hopeloos verouderd. De tijd van de schipper die samen met zijn vrouw en een matroos vaart is voorbij: de moderne schipper bezit een schip van gemiddeld vijf miljoen euro en vaart met vier tot zes man personeel in een systeem van twee weken aan boord en twee weken thuis.

Nederland telt daarom achttien schippersinternaten. Dit zijn gezinsvervangende tehuizen waar schipperskinderen verzorgd en opgevoed worden. De kinderen brengen hier een groot deel van hun tijd door, wanneer hun ouders op de vaart zijn. Minister Rouvout scheepte in oktober 2007 deze internaten af met een fooi van 1,3 miljoen, in plaats van de 7,7 miljoen euro die structureel extra nodig is voor de optimale ontwikkeling van de schipperskinderen. SP-Kamerlid Marianne Langkamp kreeg weinig steun voor haar voorstel om de internaten structureel extra subsidie te geven. De kinderen hebben recht op zorg en aandacht, zodat ze gewoon kunnen opgroeien, net als hun leeftijdsgenootjes. Dat betekent naar school gaan, hobby's uitoefenen, sporten, enzovoort. Omdat de overheid hier onvoldoende geld voor uittrekt, willen schippers hun kinderen nu zelf die aandacht kunnen geven. Een sociaal leven is in de praktijk echter moeilijk met het werk te combineren. Schippers zijn nog altijd meerdere dagen achtereen van huis, zelfs al ligt hun huis maar op relatief korte afstand. Omdat een auto nu eenmaal niet simpelweg de kade op te krijgen is, moet de schipper noodgedwongen op zijn schip overnachten.

Het isolement van binnenschippers wordt nog extra versterkt door het automatiseren van sluizen en havens. Bij reorganisaties en efficiencycyclagen moet het sociale aspect van de contacten met schippers meegewogen worden. Intermenselijk contact met sluiswachters en havenmeesters is belangrijk en maakt het werken aangenamer.

Financiering

'De vrije marktwerking in de scheepvaart zorgt voor zeer lage vrachtprijzen. Het transport kan maar nauwelijks rendabel worden aangeboden. Met name de kleine binnenvaartschipper heeft hierdoor een marginaal inkomen dat soms ver onder het minimumloon ligt. De SP stelt voor om de beurs voor vrachtaanbie-

ding aan kleine schepen tot 1000 ton weer in ere te herstellen. Uiteraard met gebruikmaking van nieuwe communicatie technieken zodat inschrijving en aanbidding snel en eenvoudig kunnen. Een evenredige vrachtverdeling met de zekerheid van een vast bodem garandeert een schipper van inkomsten. Voor de aanbieders is er via de beurs ook meer vervoerszekerheid van zijn vracht'.

We kunnen verschillende maatregelen bedenken om het imago van de binnenvaart te verbeteren. Zo zou het al een hoop schelen de aankoop van een schip goedkoper te maken. Hetzelfde geldt bij de overdracht van een schip aan een zoon of dochter van de eigenaar. Bovendien moet het mogelijk zijn een redelijk inkomen uit het werk in de binnenvaart te verwerven. De hoge nieuwbouwprijzen voor een schip – al gauw een miljoen euro bij een tonnage van ongeveer achthonderd ton – maken het te kostbaar om de huidige vloot van kleine schepen in stand te houden.

We schreven hierboven al dat moderne schippers een schip van gemiddeld vijf miljoen euro nodig hebben om te overleven. Daarnaast bezitten ze een huis aan de wal. Hierdoor lopen uiteraard de kosten op, zeker vergeleken met mensen zonder extra hypotheek op hun huis.

Bedrijfseconomisch rendement en emotionele aspecten, zoals een groot schip met een hoge capaciteit en een mooie woning aan boord, spelen een rol bij de keuze van een ondernemer voor een bepaalde goederenstroom. Schepen gaan echter tot wel zestig jaar mee. De huidige marktwaarde van een ouder kleiner schip ligt rond de € 100.000 tot € 300.000. Nieuwbouw in de kleine binnenvaart ligt nauwelijks voor de hand, terwijl dit voor vervoer over de kleinere vaarwegen toch hard nodig is. Een impuls tot investering en wat financiële zekerheid voor externe investeerders – zoals banken – in de vorm van een Nationale Hypotheek Garantie zouden uitkomst kunnen bieden.

Het ECN onderkent dat de binnenvaartsector vanuit concurrentieoogpunt en lage vrachtopbrengsten niet snel in milieumaatregelen zal investeren. Het ECN heeft berekend dat een subsidie van veertig procent op milieu- en klimaatbesparende aanpassingen van de bestaande vloot, en maatregelen voor nieuwbouw in totaal op elf miljoen euro aan overheidskosten komt. Bij een olieprijs van veertig dollar per vat zullen de investeringskosten van de sector dertien miljoen euro bedragen. Volgens het ECN vereist het realiseren van verdere besparingen meer dan tachtig procent aan subsidiepercentages voor de vervanging van binnenvaartschepen.

Vamil en AEI zijn subsidies die via de inkomstenbelasting een voordeel opleveren. Alleen moet er dan eerst veel winst gemaakt worden. En dat is juist niet het geval na grote investeringen, omdat een schip dan ook vaak langdurig heeft stilgelegen, waardoor er dus geen omzet is geweest.

Bijlage 1

Kenmerk Den Haag
DB98/358M

Ik verzoek u het bijgevoegde Besluit van de staatssecretaris van Financiën op te nemen in *infobulletin*.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN,

namens deze,

DE DIRECTEUR DIRECTE BELASTINGEN, (loco)

Een afschrift van deze brief en de bijlage te zenden aan de Belastingdienst/Particulieren Leiden t.a.v. de heer W. Versluis met het verzoek het bijgevoegde Besluit van de staatssecretaris van Financiën van 18 februari 1998, nr. DB98/358M zo spoedig mogelijk op te nemen in het Boekwerk Inkomstenbelasting 1965, met het verzoek in de hoofdstukindeling en -nummering geen wijziging aan te brengen.

Voor gelijkkluidend afschrift,

DE DIRECTEUR DIRECTE BELASTINGEN, (loco)

De Staatssecretaris van Financiën deelt het volgende mee.

In de Verordening (EEG) nr. 1101/89 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (Pb EG 1989, nr. L 116/25), welke voor Nederland is ten uitvoer gelegd bij de Wet structurele sanering binnenvaart, is voorzien in een sloopuitkering.

De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 25 juni 1997, nr. 32.468 (BNB 1997/307c*) als juist aanvaard dat de ter verkrijging van de sloopuitkering op de binnenvaartschipper rustende verplichting om het schip te slopen dan wel in afwachting van de sloop definitief uit de vaart te nemen, niet is aan te merken als een vervreemding in de zin van artikel 61b, eerste lid, van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 (oud) (hierna: de Wet). Verder biedt de sloopregeling geen aanknopingspunt voor het oordeel dat sprake is van een obligatoire overeenkomst tot levering van het schip aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Naar aanleiding van dit arrest is aan mij de vraag voorgelegd of schippers die hun schip aanmelden voor de sloopregeling binnenvaart en hun onderneming voortzetten, een vervangingsreserve (artikel 14 van de Wet) kunnen vormen.

Deze vraag moet in beginsel ontkennend worden beantwoord. Voor de toepassing van de vervangingsreserve dient evenals bij de desinvesteringsbetaling sprake te zijn van een vervreemding. Zoals hiervoor vermeld heeft de Hoge Raad beslist dat bij de sloopregeling binnenvaart geen sprake is van vervreemding.

Vanwege de gevolgen die het arrest oproept heb ik aanleiding gevonden goed te keuren dat de vervangingsreserve kan worden toegepast in die gevallen waarin aanmelding voor de sloopregeling plaatsvindt vóór 1 augustus 1998 (het einde van de aanmeldingstermijn van de sloopregeling 1998, de laatste in een serie van drie regelingen).

Aan de goedkeuring zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- Belanghebbenden die hun schip binnen de desinvesteringsbetalings- respectievelijk desinvesteringsbijtellingstermijn laten slopen, voldoen deze desinvesteringsbetaling respectievelijk gaan akkoord met desinvesteringsbijtelling over de sloopuitkering.
- De overige voorwaarden voor de toepassing van artikel 14 van de Wet gelden onverkort.

Bijlage 2

Uit het overdrachtdossier VenW 22 feb 2007

Doelstelling/korte omschrijving Stand van zake

Om het achterstallig onderhoud in te lopen, is in het Plan van Aanpak, gedeelte rijkswaterwegen, toegezegd om via negen grote onderhoudsprojecten én het onderhoud aan een groot aantal bruggen, de achterstand in te lopen. Dit onderhoud komt bovenop het reguliere onderhoud. Omdat er niet voldoende financiële ruimte in de begroting is om al het noodzakelijke onderhoud uit te voeren, wordt er sinds 2003 gewerkt volgens een prioritering. Deze prioritering is als volgt: 1. veiligheid; 2. waterkwaliteit; 3. scheepvaartfuncties zeehavens en hoofdtransportassen (achterlandverbindingen met de haven van Rotterdam en Amsterdam). Aan de minder prioritaire zaken wordt slechts correctief onderhoud uitgevoerd. Deze prioritering zal nog tot ongeveer 2010 een rol blijven spelen.

De uitvoering van de projecten en het regulier onderhoud aan de topprioriteiten loopt op schema. Het achterstallig onderhoud aan de minder prioritaire zaken loopt echter op vanwege het correctieve onderhoud, omdat alleen zaken worden aangepakt die geen uitstel dulden.

Voor de periode 2004 t/m 2010 heeft het kabinet in totaal € 800 mln. extra beschikbaar gesteld voor het inlopen van het achterstallig onderhoud bij vaarwegen. Dit kwam bovenop het regulier beschikbare budget van ca. € 200 mln. per jaar.

In het kader van de Nota Mobiliteit zijn voor de periode 2011-2020 voldoende middelen beschikbaar gesteld om het dan nog bestaande achterstallig onderhoud in te lopen. Het gaat hierbij om € 900 mln.

Voor het reguliere onderhoud is jaarlijks € 305 mln. beschikbaar

Korte- en/of langetermijnactiviteiten

De uitvoering van het Plan van Aanpak wordt met kracht voortgezet. In 2010 zijn de projecten uitgevoerd. Na 2010 zal in het kader van de Nota Mobiliteit in de periode t/m 2020 ook het resterende achterstallig onderhoud ingelopen worden.



FOTO JAYDOT/FLICKR.COM

Bijlage 2a

Globale verkenning extra noodzakelijke middelen (miljoen euro) voor de vaarwegprojecten in het MIRT tot 2030 (Bedragen zijn schattingen van Schuttevaer/ COV)

Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

Projectomschrijving	Totaal		Oplevering	
	huidig	vorig	huidig	vorig
CATEGORIE 0				
Projecten landsdeel Noord Vaarweg Lemmer				
- Delfzijl fase 1;verbetering tot klasse Va	203	202	2013	2012
Projecten landsdeel Oost				
Twentekanalen, verruiming (fase 1)	62	62	2009	2010
Projecten landsdeel Randstad				
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	2012	2009
Projecten landsdeel West - overig				
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU-bijdrage)	24	15	2009	2009
Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam - Lemmer)	16	16	2010	2010
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	235	235	2007	2007
Walradar Noordzeekanaal	24	17	2010	2009
Projecten landsdeel Zuid				
Maasroute fase 1, brugverhogingenRoosteren en Echt	22	22	2007	2007
Maasroute fase 1, voorhavens en wachtplaatsen	71	72	2004	2004
Maasroute, modernisering fase 2	483	493	na 2012	na 2012
Tweede Sluis Lith 58 57 56 1 1 2002 2002				

Hoofdvaarwegen • Realisatie IF 15.03.01

Projectomschrijving	Totaal		Oplevering	
	huidig	vorig	huidig	vorig
Zuid - Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	59	59	2008	2008
Wilhelmina kanaal	79	62	2012	n.v.t.
Zuid - Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	80	80	2011	2010
Burgemeester Delenkanaal Oss	2	2	2008	n.v.t.
Overig				
Walradarsystemen	65	65	2013	n.v.t.
Kleine projecten	93	87	n.v.t.	n.v.t.
Ligplaatsvoorzieningen	4	6	2007	2007
Quick Wins vaarwegen FES	55	0	2011	n.v.t.
Amendement Anker-binnenhavens	7	0	2008	n.v.t.
TBBV/SBV	28	27	n.v.t.	n.v.t.
Totaal categorie 0	1.689			



Hoofdvaarwegen • Planstudie IF 15.03.03 (na tracébesluit) en IF 15.05.02 (voor tracébesluit)

	Budget	Uitvoering
Projectomschrijving	taakstellend	periode
CATEGORIE 1 (na tracébesluit)		
Projecten landsdeel Zuid		
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	8	2013
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	67	2010-2017
Zuid - Willemsvaart, gedeelte Maas - Den Dungen + afbouw Den Dungen - Veghel	433	2009-2014
Totaal categorie 1 na tracébesluit (IF 15.03.02)	508	
CATEGORIE 1 (voor tracébesluit)		
Projecten landsdeel Noord		
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va1	pm	2012-2020
Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee	40	2010-2011
Projecten landsdeel Oost		
Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)	32	2010-2013
Bovenloop IJssel	43	2012-2014
Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	112	2011-2016
Waal, toekomstvisie	177	2006-2015
Projecten landsdeel Randstad		
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	194	2012-2015
Amsterdam - Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	16	2010-2012
Projecten landsdeel West - overig		
De Zaan 1)	pm	2012-2014
Vaarweg IJsselmeer - Meppel	13	2012-2013
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer	7	na 2010
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep - Dordtse Kil	9	2011-2012
Totaal categorie 1 voor tracébesluit (IF 15.05.02)	643	
Totaal categorie 1	1.151	

Bijlage 3

Artikel Schuttevaer 13 september 2006

Uit Weekblad Schuttevaer

De binnenvaartorganisaties kunnen niet voorkomen dat de haven van Rotterdam in 2025 wordt gesloten voor schepen die niet voldoen aan de CCR-emissie-eisen fase II. Het is een van de maatregelen die het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) moet nemen om de milieuvuiling na ingebruikname van de Tweede Maasvlakte in de hand te houden. De bonden hopen met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat andere maatregelen te kunnen afspreken om de emissies voldoende terug te brengen.

13 september 2006

Maar het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) weet nu al dat dat onvoldoende zal zijn.

Rotterdam is met man en macht op zoek naar manieren om de lucht schoon genoeg te houden als de industrie zich uitbreidt op de Tweede Maasvlakte. De aanleg daarvan wordt pas goedgekeurd als aan die voorwaarde is voldaan. Schone motoren eisen van de binnenvaart is dan ook slechts een van de maatregelen die het HbR neemt. Daarnaast moet er juist meer per schip worden vervoerd en moet de groei van het wegvervoer worden afgeremd. Het HbR wil het aandeel van de binnenvaart met vijf procent vergroten en dat van het vrachtverkeer over de weg maximeren op 35 procent.

‘Deze maatregel levert in het hele vaargebied van de binnenvaart een bijdrage aan een schoner milieu’, schrijven de ministers Peijs en Dekker (VROM) in een brief aan de Tweede Kamer in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. ‘Bovendien sluit de maatregel goed aan bij de bestaande subsidieregeling VERS.’

Om de invoering van schonere motoren ook na het subsidieprogramma van VROM te stimuleren, verhoogt het HbR het havengeld in 2010 met tien procent voor CCR-fase 0- en 1-schepen. De toeslag vervalt in 2025 wanneer het HbR de schonere motoren verplicht stelt.

Om al bij de eerste uitgifte van haventerrein voor de Tweede Maasvlakte de luchtvervuiling terug te drin-

gen, voert het havenbedrijf in 2013 bovendien in enkele vaargebieden een snelheidsbeperking in voor binnenschepen. 'Het betreft de Oude Maas, tussen Beerenplaat en Botlekbrug, en het Hartelkanaal. Wij denken aan een snelheidsbeperking van circa twintig procent. Dat verlaagt de uitstoot met 35 procent. Deze maatregel wordt ingetrokken als de invoering van de schone motoren naar verwachting verloopt.'

Niet gewenst

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Kantoor Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en Rijn & IJssel, die vooraf vertrouwelijk zijn geïnformeerd over de maatregelen, vinden het ongewenst schepen uit de havens te weren. : 'Deze harde maatregel is niet verteerbaar', zegt Schuttevaer-directeur Kees de Vries namens de organisaties.

Bijlage 4

Financiële Steun

Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS) <einde vet>

De Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen is een regeling van het Ministerie van VROM. De regeling heeft tot doel om emissies van NOx in de binnenvaartsector te verminderen. U kunt subsidie ontvangen voor de aanschaf van een emissiearme dieselmotor of het retrofitten van een dieselmotor. De subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen is reeds uitgevoerd in het jaar 2005/2006. Op 15 oktober 2006 is deze regeling beëindigd. De nieuwe regeling in 2007 werkt met terugwerkende kracht tot en met 16 oktober 2006.

Budget: € 2.000.000

Eisen en indiening

Motoren die in aanmerking komen moeten voldoen aan de CCR-II-eisen of voldoen aan richtlijn 97/68/EG van de EU, met uitzondering van de categorieën V1:1, V1:2 en V1:3 als bedoeld in artikel 9, onder 4 bis, onderdeel Fase IIIA binnenschepen, van die richtlijn. Deze categorieën moeten met ingang van 1 januari 2007 aan de voorschriften van de richtlijn voldoen. Dit betekent dat motoren die in de EG richtlijn categorie V1:1, V1:2 en V1:3 vallen alleen in aanmerking komen voor subsidie als ze zijn ingebouwd voor 1 januari 2007.

Een aanvraag voor subsidieverlening kunt u al indienen voordat de inbouw van de motor of retrofitinstallatie heeft plaatsgevonden. Belangrijk hierbij is dat de motor uiterlijk voor 1 juli 2007 moet zijn ingebouwd (dit geldt niet voor retrofitinstallaties, deze moeten worden ingebouwd binnen zes maanden na de afgegeven verleningsbeschikking van SenterNovem). Dit komt doordat fase-II-motoren per 1 juli 2007 verplicht worden gesteld door de Europese Commissie. Nadat de motor is ingebouwd hebt u nog drie maanden de tijd om een vaststellingsverzoek in te dienen. Zodra dit vaststellingsverzoek is goedgekeurd krijgt u het subsidiebedrag uitbetaald.

Het is ook mogelijk om een aanvraag in te dienen nadat de inbouw van de motor of retrofitinstallatie is gerealiseerd. De in- of ombouw van de motor moet dan wel tussen 16 oktober 2006 en 1 juli 2007 hebben plaatsgevonden (dit geldt niet voor retrofitinstallaties, deze moeten binnen zes maanden na de afgegeven verleningsbeschikking van SenterNovem zijn ingebouwd).

Aanvragen voor de regeling kunnen uiterlijk tot en met 15 oktober 2007 worden ingediend.

Inbouwkosten

In de regeling van 2005/2006 kregen motoren die werden ingebouwd in bestaande schepen een standaardbedrag aan inbouwkosten van € 20.000. In de nieuwe regeling van 2007 zijn de inbouwkosten gedifferentieerd naar verschillende categorieën motoren. Dit ziet er als volgt uit:

- voor een hoofdmotor met een motorvermogen van 500 kW of meer: inbouwkosten € 20.000.
- voor een hoofdmotor met een motorvermogen van minder dan 500 kW: inbouwkosten € 10.000.
- voor een motor die de boegschroef aandrijft: inbouwkosten € 5.000.
- voor een motor die een generator aandrijft: inbouwkosten € 3.000.
- voor een motor die een (lading)pomp aandrijft: inbouwkosten € 3.000.

De forfaitaire bedragen voor de meerkosten van een motor en de stilligkosten zijn niet gewijzigd.

Voor het inbouwen van motoren in nieuwe schepen en het plaatsen van retrofitinstallaties in zowel nieuwe als bestaande schepen zijn geen wijzigingen in de bedragen doorgevoerd.

Opdrachtgever
Ministerie van VROM
Doelgroep Binnenvaart
Einddatum indieningstermijn 15-10-2007

Bijlage 5

Regionale Overslag Centra

In Nederland is een groot aantal Regionale Overslag Centra lid van de ROC Vereniging Nederland. De leden zijn logistieke dienstverleners die zich bezighouden met op- en overslag van bulk- en stukgoederen. Doelstellingen zijn de versterking van de economische positie van ROC's, een bijdrage leveren aan de Nederlandse samenleving, bijvoorbeeld op het gebied van milieu en mobiliteit, en het vergroten van de bekendheid van ROC's. De circa dertig leden zijn verspreid over Nederland gevestigd, zoals blijkt uit het kaartje. Meer informatie op www.rocnl.com.





Bijlage 6

Motie Roemer

De motie is aangehouden.

31 200 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 50 MOTIE VAN DE LEDEN ROEMER EN ROEFS

Voorgesteld tijdens het Nota-overleg op 17 december 2007

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de binnenvaart een relatief milieuvriendelijke modaliteit voor het goederenvervoer is;

overwegende, dat een groot aantal binnenhavens in Nederland grote potentie heeft als overslaglocatie;

verzoekt de regering de potentie van de Nederlandse binnenhavens als overslaglocaties in kaart te brengen en een plan te maken om deze potentie optimaal te benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

Roemer
Roefs

SP

www.sp.nl

Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam
T (010) 243 55 55
F (010) 243 55 66