

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 XII**

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

**Nr. 4**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2009

Hierbij informeer ik u over enkele onderwerpen zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 30 juni jl. over de Binnenvaart (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 78). Het betreft de crisis in de binnenvaart, de toepassing van de hardheidsclausule en de relatie tussen doofheid aan één oor en het kleine vaarbewijs.

#### **1. Crisis in de Binnenvaart**

De economische neergang van het afgelopen jaar heeft er toe geleid dat veel ondernemingen in het goederenvervoer in financiële problemen zijn gekomen. Dit geldt ook voor de binnenvaartsector. Tijdens het Algemeen Overleg op 30 juni jl. heb ik hierover uitgebreid met u van gedachten gewisseld. Ik heb uw Commissie toen geïnformeerd over mijn steun aan de sectororganisaties die gezamenlijk, en in overleg met mij, zoeken naar oplossingen voor de ontstane problemen.

In dit kader is de afgelopen maanden door mijn departement overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de verschillende binnenvaartorganisaties (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Het Kantoor, Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke Schuttevaer en de Algemeene Schippersvereniging) en de financiële sector. Hoewel er tekenen zijn die wijzen op een herstel – de prijzen voor het vervoeren van lading per binnenvaartschip zijn de afgelopen maand in sommige deelsegmenten gestegen – blijft de situatie onverminderd zorgen baren.

Zeer recent ontving ik een studie, die in opdracht van het Crisisberaad Binnenvaart<sup>1</sup> met subsidie vanuit mijn departement is uitgevoerd, naar de effecten van de crisis op de binnenvaart. Hieruit blijkt dat de vrachtprijzen voor grote motorvrachtschepen pas in 2014 weer op het niveau liggen van 2008. Daarbij wordt verondersteld dat er weer sprake is van een economische groei van 3% vanaf eind 2010. Vanaf 2011 wordt verbetering in het ladingaanbod of de vrachtprijzen verwacht. Informatie uit de financiële

<sup>1</sup> Het Crisisberaad Binnenvaart is een samenwerkingsverband van de binnenvaartorganisaties Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Kantoor Binnenvaart.

sector wijst er op dat veel binnenvaartondernemingen geconfronteerd worden met betalingsproblemen.

Tijdens het debat op 30 juni jl. heb ik u aangegeven dat ik de crisis in de binnenvaart wil aanmelden bij de Europese Commissie. Daarvoor is nodig dat de stelling dat de markt ernstig is verstoord, zoals omschreven in Richtlijn 96/75/EG, wordt onderbouwd met concrete gegevens. De sector werkt hier hard aan en ik verwacht dat op korte termijn de onderbouwing gereed is. De reeds aangehaalde studie zal hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Een solide onderbouwing is des te belangrijker, omdat de meningen over dit onderwerp internationaal uiteenlopen. Zo is Duitsland van mening dat deze crisis niet onder de definitie van de genoemde Richtlijn valt. Met behulp van een goede onderbouwing moet Duitsland aldus worden overtuigd van ons standpunt.

Het zou de zaak versterken wanneer de crisisaanmelding van Nederland richting de Europese Commissie gepaard gaat met het aanbieden van een crisisbestrijdingsplan. Dit geldt temeer, omdat het de inzet is om voor dit plan gebruik te gaan maken van de Europese reservefondsen voor de binnenvaart. Inzet hiervan kan namelijk aan de orde komen als een lidstaat de crisis heeft aangemeld.

Het Crisisberaad Binnenvaart heeft op 18 september jl. de contouren van haar plan gepresenteerd om de capaciteit van de binnenvaartvloot tijdelijk te reduceren. De komende weken wordt het plan besproken met de binnenvaartondernemers. Het crisisberaad verwacht haar conclusies eind oktober te kunnen presenteren. Hierna zal de Nederlandse Mededingingsautoriteit het plan beoordelen, waarvoor zij enkele weken nodig heeft.

Ik heb internationaal overleg geïnitieerd over de crisisaanpak in Europa met onder meer de Europese Commissie en verschillende Europese binnenvaartlanden. Daaruit bleek dat eenieder het eens is over de omvang van de crisis en dat de crisisaanpak in de diverse landen weinig van elkaar verschilt. De landen die actie hebben ondernomen doen dat met name op het gebied van infrastructuur en ondersteuning die min of meer vergelijkbaar is met de Nederlandse borgstellingsregeling. In tegenstelling tot Nederland is geen van de andere binnenvaartlanden, om uiteenlopende redenen, van plan de crisis aan te melden.

De Europese Commissie heeft momenteel geen concrete sectorgerichte plannen om de crisis in de binnenvaart aan te pakken. Wel organiseert de Commissie op 12 november a.s. een «hearing» voor de binnenvaartsector. Alle betrokken partijen krijgen dan de gelegenheid hun standpunten nader toe te lichten.

Voor de uitvoering van het crisisplan van het Crisisberaad Binnenvaart is internationale afstemming noodzakelijk. Om deze reden heb ik in vorennoemd internationaal overleg het Crisisberaad de mogelijkheid gegeven het plan te presenteren. Dit is ook van belang omdat Europese regelgeving de Europese brancheorganisaties de mogelijkheid biedt om verzoeken in te dienen bij de Europese Commissie voor de besteding van het Europese reserve fonds. Omdat een dergelijk verzoek unaniem dient te zijn is Europese afstemming van ideeën noodzakelijk.

Tijdens het Algemeen Overleg van 30 juni 2009 vroeg de SP-fractie of vervroegde pensionering een passende crisismaatregel zou kunnen zijn om daarmee een vrije uitstroom zonder gedwongen ontslagen of faillissementen tot stand te brengen. Deze maatregel lijkt echter geen bijdrage aan de oplossing voor de crisis. Met name omdat het niet ingrijpt op het directe probleem van de overcapaciteit aan laadruimte. Als een schipper met pensioen gaat, blijft zijn schip onderdeel uitmaken van de binnen-

vaartvloot. Negatief is ook dat met vervroegde pensionering kennis en kunde vroegtijdig verdwijnen uit de sector, terwijl die kennis en kunde hard nodig zijn op het moment dat het ladingaanbod na de crisis weer aantrekt.

## **2. De toepassing van de hardheidsclausule**

Tijdens het Algemeen Overleg van 30 juni 2009 heb ik toegezegd mijn initiatief om de hardheidsclausule ruimhartig toe te passen, verder te concretiseren. Met de binnenvaartorganisaties is deze maand overleg gevoerd over de toepassing van de hardheidsclausule in het licht van de economische crisis. Dit overleg heeft geleid tot een concrete lijn die de Nederlandse delegatie in de CCR en de EU zal hanteren.

Die lijn is, dat overgangsbepalingen en de reguliere toepassing van de hardheidsclausule gewoon gebruikt zullen blijven worden. Een individuele ondernemer houdt een inspanningsverplichting om zijn schip zo goed mogelijk aan de technische eisen van de CCR en de EU richtlijn 2006/87/EG te laten voldoen. De bijzondere toepassing in verband met de crisis houdt in dat een schipper, die in 2010 of 2011 aan kan geven dat de cumulatieve investeringen om te voldoen aan de bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2010 afloopt, meer dan € 2500 euro bedragen, uitstel krijgt tot de volgende verlenging van het certificaat om aan de desbetreffende overgangsbepalingen te voldoen. Vanzelfsprekend vergt dit een besluit van de CCR respectievelijk EU. Indien het voorstel wordt aangenomen zal IVW op het certificaat aantekenen welke overgangsbepalingen zijn uitgesteld, zodat het schip geen hinder ondervindt in het buitenland. Er is geen sprake van vrijstelling van de onderzoeksplicht voor het verlengen van het certificaat voor een vaartuig. Elk schip dient te voldoen aan de technische eisen van de CCR en de EU richtlijn 2006/87/EG.

In 2011 wordt bekeken of de termijn voor de bijzondere toepassing verlengd moet worden. Dit is afhankelijk van het herstel van de markt en is op dit moment nog niet te overzien.

## **3. Doofheid aan één oor in relatie tot het klein vaarbewijs**

De afgelopen maanden is onderzocht of er mogelijkheden zijn voor een bevredigende oplossing van het probleem dat thans mensen die doof zijn aan één oor niet in aanmerking komen voor een klein vaarbewijs. Belangrijke randvoorwaarden voor een oplossing zijn het tenminste handhaven van het bestaande veiligheidsniveau, het voorkomen van strijdigheid met de bestaande internationale regelgeving en het voorkomen dat de erkenning van het klein vaarbewijs door andere landen in gevaar komt.

De mogelijkheid om mensen met doofheid aan één oor een klein vaarbewijs te verstrekken zou, rekening houdend met voornoemde randvoorwaarden, gezocht kunnen worden in het aanpassen van de voorwaarden waaronder het vaarbewijs mag worden gebruikt. Dit betreft dus geen verlichting van de eisen zelf. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen op het terrein van de (opstelling van de aanwezige) geluidsinstallaties in het stuurhuis danwel de aanwezigheid van radarapparatuur. Nu al bestaat de mogelijkheid om bij slechthorenden de geldigheid van een vaarbewijs te koppelen aan het gebruik van een gehoorapparaat.

Over dergelijke oplossingen heb ik advies gevraagd aan de Domeinadvies-commissie voor de examens klein vaarbewijzen van de Stichting VAMEX, waarin naast de watersportbonden, de waterpolitie, de vaaropleidingenbranche en het varende bedrijfsleven zitting hebben, op

ad-hoc basis aangevuld met medische deskundigheid. Dit advies is ruim voor de aanvang van het nieuwe vaarseizoen te verwachten.

Aangezien het klein vaarbewijs door de Duitse Bondsrepubliek en België is erkend zal ik een mogelijke oplossing vooraf met de buurlanden bespreken. Indien het advies van de Domeinadviescommissie van de Stichting VAMEX positief is en de buurlanden instemmen kan de toepassing van de medische keuringseisen met betrekking tot het klein vaarbewijs worden aangepast.

Ik zal uw Kamer nader informeren nadat ik het advies van de Domeinadviescommissie van de Stichting VAMEX heb ontvangen.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa