

Vergaderjaar 2008–2009

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 33

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 3 februari 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de binnenvaartregeling d.d. 18 september 2008 (30 523, nr. 21);
- de reactie van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op het SP-actieplan Binnenvaart d.d. 28 november 2008 (30 523, nr. 23);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over kleine binnenvaartschepen en de binnenvaartwet d.d. 1 december 2008 (30 523, nr. 24);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de handhaving van de Binnenvaartwet d.d. 22 december 2008 (30 523, nr. 25);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de invoering van AIS-transponders aan boord van binnenschepen d.d. 19 januari 2009 (30 523, nr. 26);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over het Actieplan Binnenvaart van de Socialistische Partij d.d. 22 januari 2009 (30 523, nr. 27).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Allereerst maak ik de staatssecretaris mijn complimenten. Mijn fractie heeft in het verleden meerdere keren aandacht en begrip gevraagd bij de uitvoering van de binnenvaartregeling voor onder andere de vrijwilligersorganisatie en de recreatie. Dat begrip zien wij terug in de regeling en daar zijn wij de staatssecretaris erg erkentelijk voor. Ook maak ik complimenten aan de heer Roemer die vorig jaar met een rapport kwam over de binnenvaart. Wij zijn het niet altijd met

¹ Samenstelling:

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

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

elkaar eens, op dit dossier ook niet, maar wel over de intentie rond de binnenvaartsector. Deze verdient steun en is goed voor de economie, de mobiliteit en het milieu.

Ik wil graag een opmerking maken over de regeling die voor ons ligt. In de Binnenvaartwet, en meer specifiek in de binnenvaartregeling, is de mogelijkheid geschapen om de eis van de vaartijd te verminderen met twee jaar. Voor de schepen boven de 40 meter is de vaartijd vier jaar voor het grote vaarbewijs en dan blijft het minimum met het praktijkexamen twee jaar. Van de staatssecretaris wil ik graag weten of dit niet een extra en onnodige drempel is. Onnodig omdat de richtlijn 96/50/EG de mogelijkheid geeft tot vermindering met drie jaar. In de toelichting motiveert de bewindspersoon deze afwijzing door te wijzen op de veiligheid en met name op de moeilijk in te schatten waarde van buitenlandse praktijkexamens. Wij willen graag nog een keer met de staatssecretaris praten over deze argumentatie omdat wij merken dat andere landen hier anders mee omgaan. De gedachte achter de richtlijn is ook een stroomlijning van het beleid. Creëren wij met de uitvoering van de binnenvaartregeling geen extra koppen voor de sector? Kan de staatssecretaris hier in algemene zin op reageren en in het bijzonder op de bekorting van de praktijkexamens en de vaartijd?

Schepen die nieuw onder de Europese richtlijn komen, zoals passagiersschepen en pleziervaart, kunnen pas na het van kracht worden van de Binnenvaartwet een certificaat van onderzoek aanvragen. In Nederland geldt een overgangstermijn van tien jaar voor de binnenlandse vaart, in het buitenland kan het anders zijn. Kunnen schepen die dit jaar voor het eerst een certificaat van onderzoek nodig hebben op grond van de nieuwe Binnenvaartwet deze zomer naar het buitenland, ook als ze nog geen nieuw certificaat van onderzoek hebben? Verwacht de staatssecretaris dat deze, waarschijnlijk kleine, groep in de problemen komt omdat de regeling later ingetreden is? Mijn fractie pleit voor ondersteuning door de staatssecretaris als overheid van de Nederlandse schepen in het buitenland en het bewerkstellingen van een snelle afhandeling van aanvragen van certificaten.

Mijn fractie is blij met de kabinetsinzet voor de binnenhavens. Daarom hebben wij recent gepleit voor eventuele nieuwe budgetten: een derde tranche. De ChristenUnie heeft hier ook opmerkingen over gemaakt. Echter: het huidige programma is voorbehouden aan havens met overslagfunctie. Wil de staatssecretaris overwegen om bij een eventuele derde tranche ook havens met uitsluitend een ligfunctie of een overnachtingsfunctie mee te laten profiteren? Kan zij kijken naar meer integraal havenbeheer, want wij proberen nu met deze regelingen een achterstand in te halen. Is het niet beter om ook integraal beleid te hebben voor het onderhoud van de investeringen die wij nu willen doen?

Er is verschillende malen gesproken over het inhalen van onderhoudswerkzaamheden; de SP heeft er ook aandacht voor gevraagd in haar programma en stelt zelfs 2012 voor. Wat mij betreft wordt het niet een discussie over het jaartal, maar staat de inzet voorop. Volgens mij is de inzet om zo snel mogelijk in te halen wat kan en daarvoor heeft de staatssecretaris alle steun. Ik verwacht die inzet en het zou mooi zijn als de staatssecretaris die nog eens kan bevestigen. De staatssecretaris schrijft de Kamer in de zomer van 2009 te informeren over het handhavingssarangement voor de binnenvaart. Is hier niet bedoeld vóór de zomer? Wij hebben de brief van de staatssecretaris gezien met de intentie om subsidie voor de Automatic Identification System-transponder (AIS) te verlenen. Waarom geldt dit ook voor buitenlandse schepen? Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris zal zeggen dat dit komt omdat ze hier ook varen, maar ik wil er op wijzen dat andere landen, zoals Duitsland, binnenkort mogelijk ook met een subsidieregeling komen. Is het dan wel zinvol om die schepen onder die vlag met Nederlands geld te subsidi-

diëren? Is het niet beter om dit geld te gebruiken voor de Nederlandse schepen?

Ten slotte: mijn fractie vraagt aandacht voor de positie van de overnachtingshaven bij Lobith. Wij hebben hier een aantal malen over gesproken en mijn fractie heeft al een aantal jaar geleden erop aangedrongen dit project te versnellen. Kan de staatssecretaris aangeven waarom dit project de afgelopen jaren zo veel vertraging heeft opgelopen? Komt dat door Natura 2000, is dat een belemmering? Ziet de staatssecretaris kans om de aanleg van deze overnachtingsplaatsen te versnellen? Wat ligt binnen haar mogelijkheden? Als wij het hebben over de veiligheid van de binnenvaart moeten wij het ook hebben over de overnachtingsplaatsen. Door de Vaartijdenwet en alle eisen die daaraan verbonden zijn, moeten wij als overheid ervoor zorgen dat schippers in staat worden gesteld om overnachtingsvoorzieningen te hebben om te rusten. De heer Roemer heeft daar een aantal goede opmerkingen over gemaakt in zijn notitie. Ik sluit mij daarbij aan, maar ik vraag in het bijzonder aandacht voor Lobith omdat mijn fractie denkt dat het daar finaal vastloopt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter, volgens de PvdA-fractie gaat het goed met het beleid rondom de binnenvaart. Wij zitten op koers en moeten gewoon met volle vaart vooruit. Onze fractie heeft twee belangrijke vragen. Niet zo lang geleden werd er via de radio en de dagbladen luidkeels aandacht gevraagd voor de binnenschippers die niet zouden kunnen voldoen aan de technische eisen die vanaf 2010 conform de Europese richtlijn aan hun schepen worden gesteld. In haar antwoorden op vragen van onze kant heeft de staatssecretaris duidelijk aangegeven die eisen te handhaven en niet opnieuw te kiezen voor een overgangsregeling. Wij zijn het daarmee eens. Echter, ook uit de meest recente correspondentie met het ministerie blijkt dat er nog steeds geen beroep is gedaan op de hardheidsclausule. Is dat nog steeds zo en wat is daarvan dan de reden? Men zou toch denken dat als er geklaagd wordt, er vervolgens ook beroep wordt gedaan op die hardheidsclausule.

De heer **Madlener** (PVV): De staatssecretaris gaf óók aan in haar schrijven dat zij nog niet precies wist hoeveel schippers nu nog niet voldoen aan die eisen en wat de kosten voor de schippers zullen zijn. Wij hebben ook nog een economische crisis die de binnenscheepvaart zwaar gaat treffen. Vindt de PvdA het, in het licht van die zaken, nog steeds een goed idee of zegt zij dat wij eerst eens in kaart moeten brengen wat de gevolgen zijn voor de schippers om aan die eisen te voldoen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die overweging hebben wij natuurlijk ook gemaakt. De vraag hoeveel de staatssecretaris weet en hoeveel niet, is precies mijn volgende zin, dus dat wil ik dadelijk graag van haar horen. Ik vind echter wel dat als men al lang geleden heeft afgesproken dat dit de deadline is, als dat betekent dat er een hele hoop schippers zijn die wel voldaan hebben aan die gestelde eisen, dat wij dan niet op dit moment ineens kunnen roepen dat wij daar toch een openeinderegeling van maken. De staatssecretaris zegt ook dat er een mogelijkheid is om die hardheidsclausule te gebruiken en dat er nog een andere optie is, dacht zij, om met vergelijkbare alternatieve oplossingen te komen. Die zijn in feite, buiten de verwachting om, ook nog niet ingediend. Ik wil graag horen waar het nu stopt: misschien zit iedereen dit debat wel af te wachten.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind de reactie van de PvdA op dit punt echt betreuenswaardig. Ik ben heel intensief naar heel veel kleine schepen en schippers gegaan en voor heel veel van die regels waar zij zowel in 2010 als in 2015 aan verplicht zijn, is helemaal geen grond. Tenminste geen

grond op het gebied van gevaarlijke situaties uit het verleden of andere situaties die rechtvaardigen dat er dermate grote investeringen worden gedaan. Er zijn zo veel maatregelen die nu verplicht worden dat de kosten voor die maatregelen de waarde van het schip overstijgen. Dan praten wij toch echt over hele andere situaties waar wij veel meer begrip zouden moeten tonen dan maar te verwijzen naar een hardheidsclausule. Bovendien: als kleine schepen verplicht worden om in twee sessies voor 2015 zo veel te investeren in zaken die voor hen niet het allerbelangrijkste zijn, is de PvdA het dan niet met mij eens dat andere investeringen voor het onderhoud van het schip, die voor het behoud van het schip veel belangrijker zijn, daarmee op de lange baan worden geschoven? Zet het de afname van het aantal schepen en het gebrek aan nieuwe schippers voor het kleine schip de PvdA dan helemaal niet aan het denken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat het laatste betreft: mijn bijdrage is nog niet af. Ik zou zeggen, luister even verder. Ik wil een tegenvraag stellen: wat is in uw ogen dan die hardheidsclausule? Volgens mij precies datgene dat u aankondigt als probleem. Op het moment dat blijkt dat er zo veel aangepast moet worden dat het meer kost dan bij wijze van spreke de waarde van het schip, lijkt mij dat dit een heel goede reden is om te kijken naar die hardheidsclausule. Ik hoor dadelijk graag van de staatssecretaris of ik dat op de goede manier zie. Natuurlijk: wij horen over gangen die niet breed genoeg zijn en het lijkt mij onmogelijk om extra breedte te maken aan het schip, maar aan echte veiligheidseisen zal iedereen moeten voldoen. Ik vind dat wij niet met twee maten moeten meten.

De heer **Roemer** (SP): Het is niet met twee maten meten. Wij hebben in het verleden dat soort uitzonderingen, zeker voor oudere schepen, altijd gehanteerd. Er worden nu onredelijk veel eisen gesteld, nog afgezien van de kosten die erbij komen, en wat mij betreft zonder voldoende argumentatie, want ik heb nergens dat intensieve, uitgebreide onderzoek kunnen vinden waar de staatssecretaris over schrijft. Wij krijgen een bureaucratisch geheel door de bewijslast aan de andere kant te leggen. Waarom is de PvdA er nou niet mee in om te zeggen dat voor oudere, kleine schepen – wij kunnen de maat of de leeftijd nemen – het heel zinvol is om ervan af te zien dat het hele eisenpakket maar opgelegd gaat worden? Nu wordt het een heel bureaucratisch gedoe: mensen moeten gaan aanvragen en de willekeur afwachten van een commissie die gaat toetsen. Het lijkt mij zeer onzinnig. Bovendien hebben die kleine schippers in deze economische tijden wel iets anders om zich druk over te maken. Als die kleine schepen dadelijk eenmaal weg zijn, is de betrouwbaarheid van de kleine binnenvaart en die haarvaten helemaal verdwenen waardoor alle vervoer dat nu met kleine schepen over die haarvaten door heel Europa gaat op de weg komt. Ik kan mij niet voorstellen dat dit het pleidooi van de PvdA is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat wij verschillend tegen de omvang van het probleem aankijken. Vandaar dat ik nog wat vragen heb voor de staatssecretaris. Als ik het heb over meten met twee maten, meen ik serieus dat er nu al heel veel schippers zijn die wel die investeringen hebben gedaan. Dan zouden wij nu ineens tegen de rest zeggen dat het voor hen niet meer hoeft. Dat lijkt mij gewoon geen goede zaak. Voorzitter. Kan de staatssecretaris nu wel cijfers geven betreffende het aantal in Nederland geregistreerde schepen dat op dit moment wel en niet voldoet aan de eisen? De staatssecretaris schrijft op 12 november 2008 dat de sector, in haar ogen, nog te weinig kijkt naar de mogelijkheid om met gelijkwaardige alternatieve oplossingen aan de technische eisen te voldoen. Is daar sinds november verandering in opgetreden? Mijn tweede vraag betreft, het kan eigenlijk niet anders, de kredietcrisis, de economische crisis. Welke plannen heeft de staatssecretaris ingebracht

in alle clubjes die zich op dit moment buigen over de vraag of de overheid stimuleringsmaatregelen kan of moet nemen? Kan, nu er misschien meer capaciteit is, nog meer onderhoud naar voren worden gehaald? Kunnen binnenvaars nog meer versneld worden aangelegd? Valt er een slag te maken voor wat betreft het schoner maken van de binnenvaart? Of is de uitbreiding van mogelijkheden tot het verkrijgen van borgstellingskredieten voor investering in bouw en onderhoud van kleine schepen nog steeds, zoals zij eerder opmerkte, slechts een zaak tussen de binnenvaart-ondernemers en de banken die kredieten wensen te verstrekken. Gaan wij daar nu anders tegenaan kijken?

Wij zijn het eens met het vooralsnog vooruitschuiven van de handhavingsbepalingen van de nieuwe Binnenvaartwet. Het moge duidelijk zijn dat de PvdA er een groot voorstander van zal zijn als bij de verversing van de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS) ook subsidie op roetfilters betrokken wordt. Bij de brief op stuk 30 523, nr. 26 heb ik drie keer mooi geschreven: mooi vanwege het creëren van een subsidieregeling voor de aanschaf en de installatie van een gecertificeerde inland AIS-transponder, mooi dat Duitsland mee wil doen en mooi dat Europa het subsidieverzoek heeft gehonoreerd.

Ten slotte nog misschien een opmerking buiten mijn boekje: hoe is de staatssecretaris betrokken geweest bij het instellen van en de opdrachtverstrekking aan de commissie-Gabor? Hoe wordt onze commissie daarbij betrokken? Ik heb het dan kort door de bocht over het blauwe fonds in ruil voor het schrappen van brug- en havengelden. Ons kwam dat redelijk rauw op het dak en ik ben benieuwd hoe de samenwerking met de staatssecretaris is geweest.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Net als de vorige twee collega's onderstreep ik het belang van de binnenvaart. Aan de ene kant is er schaalvergroting: er komen steeds grotere containerschepen naar Rotterdam waar wij gelukkig de Tweede Maasvlakte aanleggen. Aan de andere kant is het ook nodig om dat allemaal door te transporteren en veel transport gaat al, en dat zou in de toekomst nog veel meer kunnen, via de binnenvaart. Daar hebben wij de middelgrote en kleine schepen heel hard bij nodig. Het geeft vaak een gunstige prijs, het is relatief gunstig voor het milieu, de kostprijs is vaak prima en ook worden de files op de weg daarmee bestreden. Op hoofdlijnen zijn wij akkoord met de wijzigingen van het binnenvaartreglement. Het is goed dat een heleboel dingen samen worden gepakt. Ik zie ook tot mijn genoegen dat administratieve lasten wat minder worden: dat is altijd heel positief.

Wij hebben natuurlijk wel zorg, net als de collega's, over de situatie van de kleinere en oudere schepen. Wij zien aan de ene kant het punt van mevrouw Roefs dat nu een aantal schippers hun schip heeft aangepast en heeft geïnvesteerd en dat dan verwacht kan worden dat iedereen dat moet doen. Aan de andere kant hebben wij wel een crisis en voor sommige schepen zijn de eisen wel heel gek. Ik heb deze portefeuille net een paar weken en ik heb een heleboel van de brieven gelezen. In sommige situaties denk ik: willen wij nou echt dat het schip wordt verschroot, dat de schipper een uitkering aanvraagt en thuis gaat zitten of willen wij dat de mensen zo veel mogelijk blijven varen? Zijn deze regelingen daar niet een belemmering voor? Moet er niet wat kritischer worden gekeken naar het pakket eisen? Als het volstrekt om veiligheid gaat, ben ik akkoord, maar ik lees ook allerlei dingen waarvan ik denk dat die voor het gemak van de schipper zelf wel aardig zijn, of leuk om naar een standaardnorm te gaan, maar dat dit niet echt zaken zijn die strikt vereist worden geacht voor de veiligheid. Is er geen mogelijkheid voor een wat ruimere ontheffing en ruimere termijnen?

Wij zijn tevreden met de overgangsregeling en de vrijstelling voor grotere pleziervaartuigen vanwege de invoering van het nieuwe beperkte groot vaarbewijs. Is voor het varend erfgoed, de klassieke schepen, nu geregeld

dat die echt intact kunnen blijven? Ook daar krijg ik te horen dat er veel eisen zijn. Ik heb begrepen dat er een oneindig soort overgangsregeling is. Dat die schepen dan niet de modernste sanitaire voorzieningen of de vereiste hoogte hebben zodat men zijn hoofd misschien wel eens stoot, vinden wij niet belangrijk, als dat betekent dat die schepen allemaal in de vaart kunnen worden gehouden. Wij vinden dat de oldtimers op het water zo geweldig zijn dat wij ervoor moeten zorgen dat die kunnen blijven. De subsidieregeling voor de transponders vinden wij prima. Als collega Roefs even buiten de agenda gaat met betrekking tot het blauwe fonds, dan steun ik haar daarin. Het gaat toch over onderhoud van vaarwegen, bruggelden en dergelijke en dan zou ik zeggen dat dit bij Verkeer en Waterstaat en bij deze staatssecretaris hoort. Ik wil graag van de staatssecretaris weten of zij er, net als de VVD, geen klap voor voelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Tijdens de begrotingsbehandeling en het debat over de beleidsbrief binnenvaart hebben wij al uitgebreid in hoofdlijnen gesproken over de potenties en de positie van de binnenvaart. Ik wil mij in dit overleg daarom concentreren op enkele concretere punten. Over de kleine schepen wil ik eerst aanhaken bij een amendement dat ik enige maanden geleden met collega Cramer (31 700 XII, nr. 11) heb ingediend om vier ton vrij te maken voor een actieplan ten behoeve van kleine schepen. Tijdens de begrotingsbehandeling in november 2008 zei de staatssecretaris dat zij zeer binnenkort het overleg hierover zou aangaan met de sector. In de brief van eind januari 2009 schrijft zij dat zij op zeer korte termijn zou gaan overleggen met de sector. Dat klinkt een beetje hetzelfde: is daar al iets concreet over te zeggen? Is het overleg inderdaad gepland en op welke termijn kan begonnen worden aan de acties die de branche heeft opgesteld? Is er een beeld van het tijdspad dat daarmee gemoeid is? Wij denken dat die acties voor de kleine schepen hard nodig zijn.

Voor de toekomst van het kleine schip is het van groot belang dat er ook een nieuwe aanwas van jonge ondernemers ontstaat. In dit verband vraag ik aandacht voor de gewenste instroom van zij-instromers. De eis van beroepservaring die thans aan hen wordt gesteld, is in de praktijk vrijwel onmogelijk. Is het niet te zeer dichtgetimmerd en kan de eis voor deze categorie niet worden versoepeld zodat het makkelijker wordt voor zij-instromers om aan de bak te komen?

Mijn fractie heeft met belangstelling de SP-notitie inzake de binnenvaart gelezen. Toen ik het las, dacht ik: het is eigenlijk allemaal heel redelijk, de SP zou best regeringsverantwoordelijkheid kunnen dragen, althans op dit dossier. De ambities, acties en doelen van die notitie sporen in hoofdlijnen prima met het beleid zoals wij dat ook begrijpen van de staatssecretaris en kent ook de nodige overlap met het actieprogramma van de branche. Kortom: wij herkennen daar heel veel positiefs in. Ik vind het verheugend om dit, niet voor de eerste keer, vanuit verschillende partijen te horen en ik merk dat er een brede, stevige steun is voor deze belangrijke sector. Ik vond het goed om in de reactie op dit rapport te lezen dat de overheid waar het kan afspraken wil maken om het vervoer over water te stimuleren. Onder vorige kabinetten werd nogal eens beklemtoond dat de overheid geen bepaald vervoermiddel wilde stimuleren, er was expliciet geen actief mode-shift-beleid, maar eerlijk gezegd klinken hier betere tonen in door.

Ook wat betreft de vaarweginfrastructuur haalt het pleidooi van de SP een aantal maatregelen nog verder naar voren. Wij weten dat er al een serieuze versnelling is doorgevoerd als het gaat om het wegwerken van achterstallig onderhoud en ik weet niet hoe reëel het is om te veronderstellen dat er nog meer te winnen is, maar ik vind het prima om de druk erop te houden en te kijken of er nog kansen voor versnellen te pakken zijn. De capaciteit bij Rijkswaterstaat lijkt een steeds zichtbaarder knelpunt te worden. Kan de staatssecretaris daarover meer zeggen? Hoe ontwikkelt

zich dit en welk beleid wordt daarop gezet? Tot slot begrijp ik dat het zogenaamde quickwinprogramma, de infrastructurele verbetering van de binnenhavens, succesvol is, maar waarom is dit programma alleen voorbehouden aan havens met een overslagfunctie en niet ook aan havens met alleen een ligfunctie of een overnachtingsfunctie? Kan dit verbreed worden?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er zijn behoorlijk veel kansen voor de binnenvaart. Wij hebben met liefde en plezier het rapport daarop geschreven en ik wil de staatssecretaris bedanken voor de wat uitgebreidere reactie die in tweede termijn gekomen is; daarvoor ben ik zeer erkentelijk. Ook dank ik de collega's voor de positieve opmerkingen. Het is natuurlijk niet voor niets dat er veel over binnenvaart wordt gesproken, gezegd en dat er aandacht voor wordt gevraagd. Er is heel veel nodig om de potentie van de binnenvaart verder vooruit te helpen. De SP-fractie is in ieder geval blij met de verbetervoorstellen zoals zij er liggen, maar wij hebben toch een aantal punten waar wij dieper op in willen gaan. Allereerst, de heer Van der Staaij zei het al, het investeren in de infrastructuur. Een hoogwaardig en fijnmazig netwerk van veilige vaarwegen is natuurlijk heel hard nodig. Nog steeds krijgen vaarwegen over de laatste jaren verhoudingsgewijs slechts een fractie van de totale fondsen voor de hele nieuwe infrastructuur voor heel Nederland. Als men een sector echt wil stimuleren, is dat voor de SP-fractie onverdedigbaar. Haal, zeker in dit soort tijden, zo veel mogelijk investeringen naar voren wat betreft de vaarwegen, want dit betaalt zich uiteindelijk allemaal terug. Deelt de staatssecretaris dit standpunt en is zij bereid om te kijken of er meer mogelijk is wat betreft het naar voren halen en het geld dan zij tot dusverre heeft toegezegd?

De zorg voor voldoende overslagpunten op strategische locaties is ook een punt waar al vaak over gesproken is. Hierdoor wordt effectief en effectiever gebruik gemaakt van een fijnmazig netwerk. De overslag van zeeschepen direct op binnenvaartschepen kan echter verbeterd worden. Hoe staat het daarmee en wordt daarmee verder gekomen?

Creëer vraag door bedrijven te stimuleren zich te vestigen aan waterwegen. Als men kijkt hoe de ontwikkelingen bij ruimtelijke ordening de afgelopen twintig, dertig jaar zijn geweest, zijn bijna alle bedrijven-terreinen louter en alleen aan de snelwegen gekomen. Het zou, zeker als wij een integrale benadering hebben, heel wat waard zijn als er gekeken wordt naar mogelijkheden om gebruik te maken van vaarwegen om te stimuleren dat wat over water kan, over water gaat.

Een groot punt van zorg, zoals te merken was in het debatje met mevrouw Roefs, heeft de SP wat betreft de toekomst van de kleine schepen. De SP is er erg bang voor dat dit desastreus kan uitpakken. Op dit terrein schiet de reactie van de Nederlandse regering te kort. Zowel in 2010 als in 2015 moeten alle schepen zich houden aan de nieuwe regels en aanpassingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Vooral voor de oudere kleinere binnenschepen tot zo'n 1000 tot 1500 ton, zijn deze verplichte aanpassingen vaak disproportioneel en voor velen onhaalbaar en onbetaalbaar. In de meeste gevallen zijn de kosten van deze aanpassingen hoger dan de waarde van het schip en dat in tijd van een economische en financiële crisis. Met eisen als nieuw glas in een stuurhut omdat het oude nog lichtgetint is, een nieuwe radar of een dubbel hydraulisch stuursysteem et cetera, zijn forse kosten gemoeid. Ik ben gevoelig voor veiligheidseisen, maar er is totaal geen reden toe. Dit is niet gebaseerd op geconstateerde problemen, ongelukken of andere gevaarlijke situaties die dit vereisen. Een heel belangrijke groep uit de binnenvaart, het kleine schip dat wel in de haarvaten komt van onze vaarwegen, komt nu in grote problemen. Dat wordt niet ondervangen met een clausuleregeling waar men misschien aan zou kunnen voldoen. Het is ook logisch, dat was de vraag van mevrouw Roefs, dat er nog geen verzoek gedaan is; dat komt

pas straks, als er schepen zijn afgekeurd. Dan is duidelijk wat er moet gebeuren en dan is het te laat. Velen zullen al eerder eieren voor hun geld kiezen en hun kleine schip verkopen als woonboot; als zij er zo'n € 40 000 aan overhouden, hebben zij ten minste nog iets. Als mensen wel door willen gaan, steken zij zich dermate in de schulden, het zijn vaak ook nog wat oudere schippers, dat zij als zij 65 zijn een pensioentje met een forse schuld overhouden. Daar worden wij als SP niet vrolijk van.

De heer **De Rouwe** (CDA): Enerzijds denk ik dat het goed is om oog te hebben voor die schippers, die ondernemers met een klein schip, om te kijken hoe wij die tegemoet kunnen komen. Anderzijds zijn er ook heel veel kleine schippers die de afgelopen jaren geïnvesteerd hebben en geen problemen verwachten. Ik probeer de vinger erachter te krijgen hoe groot die groep is waar u het over hebt, misschien dat de staatssecretaris of u dat kan beantwoorden? Als ik de sector spreek dan vraagt die zich af of de groep zo groot is als u suggereert. Het is terecht dat u en vele anderen aandacht vragen voor het kleine schip omdat er weinig mensen op willen. Deelt u de conclusie dat dit met name komt omdat ondernemers niet te porren zijn voor het kleine schip omdat zij een groter schip willen? De sector noemt dit zelf als een kernprobleem. De problemen die u noemt, kan ik mij enigszins voorstellen, maar dat wordt door de sector volgens mij niet als hét probleem ervaren.

De heer **Roemer** (SP): Waarom zijn zij niet te porren voor klein schip en kiezen zij voor een groot schip? Eigenlijk geeft u zelf al bijna het antwoord. Het is steeds moeilijker om een goed rendabel bedrijf met een klein schip te hebben. Bovendien zijn er nauwelijks kleine, nieuwe schepen. De schepen die er zijn, zijn allemaal behoorlijk oud: 40, 50 jaar of nog ouder. Het zijn vaak schepen waarin continue geïnvesteerd is, waarmee normaal gesproken een redelijke boterham verdiend kan worden. Ik heb heel veel schippers van kleine schepen gesproken die zeggen dat het zo goed te doen is, maar dat wat op hun bordje komt te liggen in 2010 en 2015 zo disproportioneel is dat zij allemaal fors in de problemen komen. Men ziet dat de laatste tijd heel veel kleine schepen verkocht zijn omdat het toekomstbeeld niet ideaal is. Daar moeten wij heel voorzichtig mee zijn, want wij komen dadelijk op een punt dat er zo veel kleine schepen verdwenen zijn en er zo weinig kleine nieuwe schepen voor terugkomen dat het voor verladers geen betrouwbare sector meer is. Er zijn dan te weinig schepen om die betrouwbaarheid vast te houden. Als de verladers eenmaal overstappen naar een andere modaliteit als trein of vrachtwagen krijgen wij die niet meer terug en ontstaat er een vicieuze cirkel. Dat betekent dat er weer minder te verdelen valt voor de kleine schepen en dan worden zij nog minder betrouwbaar: zo blijft die cirkel doorgaan. Wij staan nu op een punt, zeker in deze tijd van economische crisis, dat wij dat moeten keren en juist niet dermate veel verplichtingen er bovenop moeten leggen die zulke hoge kosten hebben en waarvan voor een groot deel niet te verklaren is waarom dat nu strikt nodig is. Wij moeten nu ingrijpen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als die schepen dan verkocht worden, zoals u stelt, betekent het dat er andere ondernemers zijn die toekomst zien. Ik begrijp dat u met een aantal mensen gesproken heeft, dat geldt voor mij ook en ik probeer niet daar de vinger achter te krijgen. Ik wil graag van u horen hoe groot de groep is die u voorziet, want uit de sector hoor ik andere verhalen, ook als het gaat om de redenen om af te stappen van het kleine schip. Het is niet zo zeer de angst voor de nieuwe regelgeving, maar meer de vergrijzing die optreedt en de ondernemer die zélf de keuze maakt om over te gaan tot grotere schepen. Ik weet dat u dat liberale beleid misschien niet leuk vindt, maar er is ook een deel van de markt die zelf de keuzen maakt. Herkent u dat ook in de gesprekken die u voert?

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste herken ik zeker en het baart mij juist heel veel zorgen dat het aantal kleine schepen de laatste tien, vijftien jaar drastisch naar beneden is gegaan. De één na de andere verdwijnt om meerdere redenen, of dat nu vergrijzing is of omdat men naar een groter schip gaat omdat men het niet meer ziet zitten. De boten die nu verkocht worden, gaan ook gewoon als woonboot verder in de Amsterdamse of Rotterdamse haven. Die zijn wij gewoon kwijt, terwijl het een heel belangrijke doelgroep is om een belangrijk deel van het goederenvervoer van de weg af te houden. Die grotere schepen zijn heel mooi als tussenvrachtvervoer, maar die komen niet in al die Brabantse en Belgische kanalen; daar kunnen zij niet komen, daar hebben wij juist die kleinere schepen nodig en die zijn wij nu met elkaar, en zeker met die nieuwe regels van de CCR, aan het weggagen. Daarmee zitten wij eigenlijk in een fuik naar beneden en die moeten wij nu keren. Volgens mij hebben wij nu de mogelijkheid om dat te gaan doen en te zorgen dat dit gestimuleerd gaat worden. Wij kunnen niet zonder die sector van de kleine schepen en wij zullen meer moeten doen aan die aantallen die u noemt! Ik heb die nu even niet paraat, ik zal zorgen dat ik ze zo snel mogelijk weet, maar het zijn behoorlijke cijfers.

Voorzitter. De CCR-richtlijnen waar wij het steeds over hebben, geven de mogelijkheid aan om in uitzonderlijke situaties ervan af te wijken. Juridisch moet dat niet moeilijk zijn en deze economische financiële crisis waar wij nu voor staan, lijkt mij een zeer uitzonderlijke situatie om dat te rechtvaardigen. Juist voor kleinere schepen zou het nu van groot belang zijn om naast het stopzetten van die CCR-regeling over te gaan op een systeem van evenredige vrachtverdeling. Er wordt daar verschillend over gesproken; organisaties vragen zich af of daar wel een draagvlak voor is, de staatssecretaris zei daar ook iets van, maar op de VAART!peiling blijkt dat 60% van de schippers er nu voor is, zeker als het gaat om kleinere schepen. Er is dus wel degelijk draagvlak om zeker de komende tijd goed door te gaan komen. Nu niet meer doen voor de kleine schepen dan het kabinet voorstelt, zal een enorme slag zijn voor deze belangrijke groep binnenschippers en ook daarmee voor het goederenvervoer, voor de filebestrijding en voor ons milieu. Bovendien vinden wij geen nieuwe schippers meer die nu willen beginnen in deze kleine binnenvaart. Regel nu een algemene ontheffing van CCR-regels voor de oudere en kleinere schepen en ik hoop dat de staatssecretaris toch wil komen met een voorstel voor evenredige vrachtverdeling voor kleine schepen met vastgestelde bodemtarieven.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik heb net een bezoek aan de Rotterdamse haven achter de rug en ik ben toch wel geschrokken van het aantal halflege containerschepen dat daar nu binnenkomt. Het gemiddelde schip heeft bijna de helft van zijn belading verloren. Ook waar het gaat om de bezettingsgraad van de binnenvaartschepen gaan we een moeilijke tijd tegemoet. Ik wil daar mijn zorgen over uitspreken en zou liever hebben gehad dat wij het daarover hebben, hoe wij deze sector deze moeilijke tijd door gaan slepen, in plaats dat wij nieuwe regels over de sector uitstorten. Wij zijn dus echt aan een verkeerd debat bezig. Het samenvoegen van bestaande regelingen is natuurlijk prima, maar dat moeten wij meteen aangrijpen om een heleboel regelingen te schrappen, te verminderen en te vereenvoudigen. Wat dat betreft hebben wij niet het onderste uit de kan gehaald, is mijn indruk.

Wij maken ons grote zorgen over de kleine schepen. In een gezonde bedrijfstak zijn er zowel grote als kleine schepen. Als de heer De Rouwe zegt dat kleine schepen dan maar groot moeten worden, vinden wij dat toch iets te kort door de bocht. Het zijn kleine bedrijfjes, maar met een enorm kapitaal; zo'n schip kost vele miljoenen. Wij kunnen niet zomaar zeggen tegen een schipper die zijn marktaandeel juist voor kleine ladingen wil houden en zijn pensioen wil uitzitten met zijn schip, dat hij nu maar

moet investeren in een groot schip. Wij zullen dus ook die kleine schippers moeten behoeden voor eisen die hen veel geld kosten, juist op dit moment. Als ik dan lees dat de staatssecretaris schrijft dat zij geen precies zicht heeft op het aantal kleine schippers en de grootte van de investeringen die zij moeten doen als gevolg van deze regelgeving, dan slaat mij de schrik om het hart. Dat kan natuurlijk niet: wij zullen juist nu heel precies moeten kijken of wij nu niet die ondernemers, die het heel moeilijk zullen krijgen de komende jaren, op dit moment extra belasten met een hoop kosten.

De PVV is verder erg tegen een nieuwe belasting voor schepen, ook voor de pleziervaart. Dat wil ik hier alvast kwijt. Die plannen komen, wat ons betreft, er niet in: het is heel slechte timing. Ook plannen voor een accijns op scheepsdiesel moeten wat ons betreft niet en dat richt ik dan voornamelijk aan de SP die dat in haar plannen heeft gezet. Wij vinden het een heel slecht moment om dat nu te doen. Wij zijn sowieso tegen nieuwe belastingen: wij zouden liever belastingverlaging zien. De PVV steunt wel de lijn om te investeren in vaarwegen, dat gaat goed, maar wat mij vooral bleek bij het bezoek aan de schippers is dat zij gebrek hebben aan slaapplekken en aan parkeerplaatsen voor schepen, zoals een aantal fracties aangaf. Zij moeten soms heel lang varen om te kunnen overnachten en dat lijkt mij niet goed. Het lijkt mij ook een oplosbaar probleem, dus ik wil de staatssecretaris vragen of zij daar nadrukkelijk naar wil kijken, samen met alle andere partijen zoals het Havenbedrijf dat daar natuurlijk ook over gaat. Kortom: ik vind de timing van deze nieuwe regels uitermate ongelukkig. Misschien is het allemaal nog opgeschreven voor de crisis, maar er is een nieuwe werkelijkheid. De transportsector gaat een moeilijke tijd tegemoet: de helft van het aantal vrachtwagens staat nu langs de kant en vrachtwagenchauffeurs zitten werkloos thuis. Ook de binnenscheepvaart gaat helaas een moeilijke tijd tegemoet en wij moeten nu echt spreken over andere zaken dan kosten en het opdringen van investeringen. Ik wil hier een pleidooi houden om die regels die de staatssecretaris wil invoeren naar achter in de tijd te schuiven om over een paar jaar nog eens kijken hoe het er dan voor staat. Misschien is dan de tijd rijp om deze regels op te dringen, maar op dit moment absoluut niet. Is de staatssecretaris bereid dit te heroverwegen?

Antwoord van de staatssecretaris

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De binnenvaarregeling is het sluitstuk van een belangrijk operatie om de binnenvaartregeling te stroomlijnen. Eerder heb ik al met de leden gesproken over de Binnenvaartwet en over het binnenvaartbesluit. De binnenvaartregeling vervangt ruim 50 ministeriële regelingen en enkele algemene maatregelen van bestuur. De binnenvaartwetgeving is per definitie internationaal en gebaseerd op bestaande regeling van de CCR en van de Europese Unie. Er is ook in deze regeling dus geen sprake van nieuw beleid of nieuwe regels. Het is jammer dat de heer Madlener er nu even niet is, want hij drong er bij mij op aan om vooral nu niet met nieuwe regels te komen en dat is met deze regeling dus ook absoluut niet het geval.

De heer Van der Staij en de heer De Rouwe hebben met betrekking tot deze binnenvaartregeling een specifieke vraag gesteld over de zij-instromers: ben ik bereid om te bezien of de ervaringseis kan worden versoepeld met een vermindering van de vaartijd van één naar twee jaar? Dat vind ik een goede gedachte. Een deel van de beroepservaring kan vervangen worden door een praktijkexamen. Het kan zo zijn dat, als men de Europese regels volgt, door die praktijkervaring drie jaar van de nu geëiste vaartijd afgehaald kan worden; dan is het een praktijkexamen plus één jaar vaartijd. Dat zou kunnen gelden voor het hele land behalve voor de internationale Rijn, want daar hebben wij te maken met de regels van de Rijncommissie en die staat niet meer dan twee jaar vermindering van

de vaartijd van vier jaar door praktijkervaring toe. Ik ben bereid om dat verschil te maken en dan kunnen wij dat Europees aanpassen, behalve op de internationale Rijn.

Er is door de commissie ook veel gesproken over de overgangsbepaling voor technische eisen van het kleine schip. Het voortbestaan van het kleine schip is een onderdeel van mijn binnenvaartbeleid en het staat mij en ook anderen helder op het netvlies dat dit van groot belang is. De heer Roemer heeft er nu over gesproken, maar natuurlijk hebben wij bij de begroting al het amendement gehad van de heren Van der Staaij en Cramer om € 400 000 toe te voegen aan het actieplan van de binnenvaartsector om het kleine schip voor de toekomst te behouden. Met het ene amendement ben ik blijer dan met het andere, maar ik heb dit gezien als een buitengewoon goed amendement. De heer Van der Staaij vroeg overigens ook wanneer «binnenkort» en «zeer binnenkort» eens «nu» wordt. Afgelopen week is de eerste bespreking geweest met de branche over welke maatregelen goed zouden zijn en een functie zouden kunnen hebben voor het voortbestaan van het binnenschip. De branche heeft daar een heel aantal ideeën over. Daar wordt nu samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat naar gekeken en over gesproken om de meest effectieve en succesvol lijkende maatregelen te selecteren. De commissie weet dat, los van dit actieprogramma, er ook het succesvolle binnenhavensprogramma is om de binnenvaart met de kleinere schepen op de haarvaten van het waterwegennet te kunnen behouden en ik investeer in verschillende innovatieprojecten voor nieuwe typen kleine schepen. Het is wel zo dat de kleine schepen aan de internationale veiligheidseisen moeten voldoen. In 2003 is in overleg met de sector overeenstemming over de regels bereikt na een uitgebreid onderzoek. De heer Roemer zei dat hij dit onderzoek niet kon vinden; het is in 2003 geweest en wij zullen hem dat graag alsnog toesturen. Deze regels kennen diverse overgangsbepalingen; het is dus niet zo dat nu aan alle regels voldaan moeten worden. Er zijn ook regels die bijvoorbeeld een overgangstermijn kennen van veertig jaar, maar van de eerste «set» van regels is de overgangstermijn nu bereikt en voor deze overgangsbepalingen is er ook een hardheidsclausule. Inderdaad: die clausule geeft de mogelijkheid om in individuele gevallen afwijkingen toe te staan. Er moet dan door de schipper aangetoond worden dat de bepalingen in de praktijk voor hem moeilijk uitvoerbaar zijn; mevrouw Roefs noemde het voorbeeld van de breedte van het gangboord en dat dit voor een schipper onevenredig hoge kosten betekent. De heer Aptroot zei dat het toch niet zo moest zijn dat er ook allerhande extra regels opgelegd gaan worden. Dat is niet zo: de regels waaraan de binnenvaartschippers gehouden worden, zijn uitsluitend regels die betrekking hebben op de veiligheid. Op die hardheidsclausule is tot nu toe geen beroep is gedaan. Daar kunnen wij veel over spreken, maar dat is een feit. De heer Roemer zei dat dit een gemakkelijk antwoord was omdat de schippers de boot nu al verkopen of omdat de boot nu al wordt afgekeurd en dan wordt verkocht, maar het is natuurlijk wel zo dat, als men nu wordt afgekeurd op regels, er daarna altijd nog de mogelijkheid is voor de schipper om alsnog op die hardheidsclausule een beroep te doen. Het is wat vreemd: er is gemor en tegelijkertijd is er geen beroep op de hardheidsclausule. Die hardheidsclausule staat, staat open en is er voor gemaakt om te zorgen dat schippers niet in de problemen komen wanneer de regeling hen op onevenredig hoge kosten brengt of onuitvoerbaar is. Natuurlijk is die hardheidsclausule daar omdat wij het kleine binnenschip een warm hart toe dragen.

Mevrouw Roefs vroeg naar het gebrek aan beroep op de hardheidsclausule, daar heb ik op geantwoord, en of ik cijfers kon geven van Nederlandse schepen die niet voldoen aan overgangsbepalingen. Ze worden natuurlijk vaak gecontroleerd en daar komt dan iets naar boven, maar daar wordt geen registratie van bijgehouden. Het is heel moeilijk te

zeggen hoeveel nou wel en niet aan al die eisen voldoen; bij controles komt dat boven water.

Mevrouw Roefs en de heer Aptroot vroegen of ik bereid ben de binnenvaartregeling aan te passen in verband met de problemen van de kleine schepen met de overgangsbepalingen die vanaf 2010 van kracht worden. Die binnenvaartregeling voegt niets toe, ik zei dat net al, er zijn geen nieuwe regelingen. De implementatie van de Binnenvaartwet en de binnenvaartregeling voor technische eisen voor binnenvaartschepen voegt ook geen nieuwe elementen toe. Ik ben zojuist op deze vraag al uitgebreid ingegaan. Op de vraag van de heer Van Der Staaij over het actieplan heb ik ook al uitgebreid geantwoord.

De heer Roemer vroeg naar de invoering van de evenredige vrachtverdeling; dat was ook een punt uit zijn actieplan. Ik wil daar zo meteen op terugkomen. Hij heeft ook gevraagd naar een ontheffing van de overgangsbepaling voor de kleine schepen. Ik ben daar net uitgebreid op ingegaan: het zijn geen nieuwe regels, ze zijn al heel lang geldig. In 2003 is daarnaar gekeken en is dat in de CCR afgesproken. Wij hebben om de kleine schippers tegemoet te komen de hardheidsclausule; daar kunnen zij een beroep op doen waar het om onevenredig hoge kosten gaat. Ik denk echter dat het geen goede zaak is om nu in de CCR te zeggen dat wij die veiligheidsregels, die ook voor de schippers van het grootste belang zijn, nu maar eens even in ijskast zetten. Los daarvan, als wij dat al zouden willen, ik sta daar niet achter, zouden alle andere landen dat ook moeten willen en dat is een onhaalbare kaart. Dit is echt een zaak die al heel veel jaren speelt, waarover in goed overleg met de branche gesproken is en waarin er een hardheidsclausule is. De kredietcrisis verandert veel, maar sommige dingen blijven gewoon hetzelfde en veiligheid blijft gewoon een heel belangrijk issue waar wij niet gemakkelijk vanaf moeten stappen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het antwoord echt heel teleurstellend. De staatssecretaris verschuilt zich achter zaken uit 2003 en zegt dat er intensief overleg is geweest, terwijl ik in de eerste termijn al heb aangegeven dat met name de schippers van kleine schepen nooit fatsoenlijk om een reactie is gevraagd. De situatie in 2009 is toch van een heel andere orde, met de huidige financiële en economische crisis, dan die in 2003 was? Daar gaat u allemaal heel gemakkelijk, met één pennenstreek, aan voorbij. Ik heb ook in de eerste termijn gevraagd welke aanleiding er dan werkelijk is. Hoeveel meer ongelukken zijn er geweest die deze forse aanpassingen rechtvaardigen? Ik heb de afgelopen maanden heel veel kleine binnenschippers gesproken. Zij laten gewoon zien wat er in die eisen staat, wat er moet gebeuren en wat helemaal niet bij zo'n oud schip past. Dan denk ik: hoe komt men er toch in vredesnaam aan om dat allemaal op te leggen? Als u zegt dat er een hardheidsclausule is, is dat een hele lastige, want men gaat ervan uit dat men met krediet het één en ander voor elkaar krijgt. Dan krijgen wij de situatie dat mensen die misschien al 40 jaar aan het varen zijn, die nog een jaar of zeven, acht moeten, zich fors in de schulden gaan steken om nu dat schip aan te passen voor de laatste zeven jaar. Die moeten straks het schip verkopen dat dan minder waard is dan de investeringen die zij hebben moeten doen. Die mensen blijven in de schulden zitten of zij moeten de boel nu verkopen. Het is daar helemaal niet op aangepast; er is helemaal niet gekeken door de bril van de kleine schepen. Ik sta vooraan in de rij als het gaat om milieu- en veiligheidsredenen, maar ik kan niet rechtvaardigen dat wij dit allemaal aan die oudere schepen gaan opleggen. Ik vind het ontzettend spijtig dat de staatssecretaris daar juist in deze tijd totaal geen oren naar heeft.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn regels die al heel lang golden, al ver voor 2003, en daarvan is in 2003 gezegd: laten wij daar nu ernst mee maken. Daar zijn afspraken over gemaakt. Ik verschuil mij niet achter wat in 2003 is afgesproken; dit is toch de manier waarop beleid gemaakt

wordt. Wij spreken iets af, zetten het in een wet, regelen zaken en vervolgens houden wij ons eraan. In 2003 is dat afgesproken met reële overgangstermijnen en daarbij is nog eens gezegd dat voor het geval het mensen, ondanks die ruime overgangstermijnen, toch voor onoverkomelijke problemen stelt, zij zich moeten melden en dat wij daarnaar kijken. Dat staat en blijft staan en het lijkt mij dat dit echt een heel goede manier is om om te gaan met de situatie van het kleine schip wat betreft de veiligheidseisen.

Nu zijn er met het kleine schip wel meer zaken. Het is niet voor niets dat ik net met ere het amendement van de leden Van der Staaij en Cramer noemde dat € 400 000 geeft aan het actieplan om te kijken naar maatregelen om dat kleine schip in de vaart te houden. Het is dus niet zo dat wij zeggen dat wij onze handen ervan af trekken en dat zij zich maar moeten redden. Nee: er wordt actief, gesteund door de Kamer, gekeken welke maatregelen er genomen kunnen worden om dat kleine schip in de vaart te houden. Natuurlijk, bij de gesprekken, die zoals ik net zei, deze week gestart zijn, speelt natuurlijk ook de huidige economische situatie een rol en wordt er gekeken of er door de situatie op dit moment misschien maatregelen genomen moeten worden om het de schippers van de kleine schepen gemakkelijker te maken. Daar zijn wij mee bezig, maar om nu te zeggen dat wij veiligheidseisen uit 2003 overboord moeten gooien, want dat kunnen zij nu niet aan, dat is mij veel te gemakkelijk.

De heer **Roemer** (SP): Er is een aantal dingen dat door elkaar gehaald wordt. Als wij met elkaar het over de binnenvaart hebben, over de verbetering en de modernisering van de vloot en veiligheid, dan ben ik daar voor. Zeker voor de grotere schepen is het heel rendabel, heel logisch en goed te verklaren en is zo'n investering redelijk vlot terug te verdienen. Daar praten wij nu niet over. Het gaat er met name over dat wij vervolgens dezelfde eisen, die wij voor grotere schepen heel reëel en rendabel vinden en die terug te verdienen zijn, opleggen aan oudere, kleinere schepen zoals een spits of een Kempenaar. De kosten voor zo'n investering zijn vaak bijna net zo hoog als die voor de grotere schepen, alleen het rendement en terugverdieneffect is van een heel andere orde. Daar moeten wij oog voor hebben en wij moeten ons ook afvragen of het dan voor die kleinere schepen een terechte eis is die wij opleggen, en of het rechtvaardig is om de veiligheids- en milieueisen er bij zo'n kleine hoeveelheid schepen door te drukken. Ik krijg daar zowel vanuit de CCR als het kabinet geen antwoord op. Wat rechtvaardigt het nu: het aantal ongelukken, het aantal bijna-ongelukken, gevaarlijke situaties? Die cijfers zijn niet te geven omdat ze er gewoon niet zijn. Wij kunnen wel gaan zoeken naar maatregelen, maar de belangrijkste maatregel zou zijn dat er voor de kleinere schepen een ontheffing komt van die regel. Dan is er geen bureaucratisch gedoe, dan zijn er minder mensen aan het werk om het allemaal in die individuele gevallen te bekijken. Ik dacht dat het kabinet en een groot deel van de Kamer voor minder regels was. Dat is hier niet te merken. Ik wil u nog eenmaal oproepen om met name het met de vereniging van schippers van kleine binnenvaartschepen erover te hebben wat het concreet voor hen betekent en of er toch geen mogelijkheid is om hier anders mee om te gaan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ontkom er niet aan om in herhaling te vervallen. Het zijn bestaande regels die nu in de regeling gecontinueerd worden. In 2003 is dat bekeken, ook wat redelijk is voor het kleine schip. De veiligheid van schippers op een klein schip gaat ons aan het hart en ook voor hen willen wij dat zij een schip hebben dat aan de milieu- en veiligheidseisen voldoet. Wij gaan daar niet mee sjoemelen omdat het een klein schip is. De hardheidsclausule is vanwege de zaken die u net noemt: dat het soms lastig kan zijn en dat met een klein schip de investeringen te groot zijn waardoor men zijn winst kwijtraakt. Nogmaals: dat lijkt

mij een uitstekende zaak en ik zou de schippers van kleine schepen die zeggen dat zij door de regels in de problemen komen en op onevenredige kosten worden gejaagd, willen zeggen dat zij een beroep doen op de hardheidsclausule die daarvoor is.

De heer **Madlener** (PVV): In 2003 zag de hele transportwereld er totaal anders uit. Wij gaan nu een heel moeilijke tijd tegemoet en het is toch eigenlijk onbestaanbaar dat u zegt dat u zich houdt aan de regels terwijl u nog niet eens weet hoeveel schippers voor welk bedrag getroffen zullen worden. Wij moeten toch als Kamer op zijn minst antwoord hebben op die vraag. Hoeveel schippers worden tot welke kosten gedreven en is dat bedrijfseconomisch verantwoord op dit moment? Ik heb daar grote twijfels bij en u moet die vraag eerst beantwoorden. Als u dat overleg met de schippers heeft gehad, stuur ons dan een brief en laat weten wat die schippers hier zelf van zeggen. Anders kunnen wij u toch in dit geval niet steunen? 2003 is niet meer, het is nu 2009 en er is een economische crisis aan de gang.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nogmaals: 2003 is niet meer, maar de wetten en wettelijke regels zijn er nog wel. Veiligheid is ook bij een kredietcrisis, ook bij een economische crisis, van groot belang. Dus houden wij ons aan de afspraken uit 2003, die ook in overleg met de branche zijn gemaakt, over de veiligheid die internationaal vaststaat en de overgangsregelingen die afgesproken zijn. Schippers die door de overgang in de problemen komen, kunnen een beroep doen op de hardheidsclausule. Een kredietcrisis, wat voor crisis dan ook, kan toch geen reden zijn om te zeggen dat wij het vanaf nu niet zo nauw nemen met de veiligheid? Wij zeggen toch ook niet tegen transportbedrijven dat wij geen eisen meer stellen aan de vrachtauto's omdat het misschien te veel geld kost om daarin te investeren? Veiligheid is veiligheid, maar wanneer het een schipper in problemen brengt omdat het hem op onevenredig hoge kosten jaagt, kan hij een beroep doen op de hardheidsclausule. Nogmaals: wij zijn in overleg over de toekomst van het kleine schip en ook de huidige economische situatie wordt in dat overleg betrokken. Branche en ministerie zijn daar in constructief overleg.

De heer **Madlener** (PVV): Er is absoluut geen enkele reden om te vermoeden dat die veiligheid nu ineens zo urgent is. Er zijn helemaal geen grote incidenten geweest. Daarbij herhaal ik mijn vraag uit mijn eerste betoog: hoeveel schippers betreft het en welke investering moeten zij doen? U weet dat niet en u moet dat wel weten. Ik vind dat de Kamer daar recht op heeft. U bent toch in overleg met die schippers, vraag het hen. Hoeveel schippers betreft het, hoeveel kosten moeten zij hiervoor maken en is dat op dit moment economisch rendabel? Dan heb ik nog een vraag over de hardheidsclausule: is een strikt bedrijfseconomische en geen technische reden, bijvoorbeeld dat de klandizie terugloopt, voldoende om gebruik te maken van die hardheidsclausule?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Schippers zijn ondernemers en schippers weten of zij voldoen aan de regels en hoeveel kosten zij moeten maken om aan die regels te voldoen. Als zij zeggen dat het inefficiënt is, dat de kosten te hoog zijn en dat zij die niet kunnen dragen als zij kijken naar de hele bedrijfsvoering, dan kunnen zij een beroep doen op de hardheidsclausule. Het is natuurlijk wel zo dat de hardheidsclausule gaat over aanpassingen met het oog op de veiligheid. Men kan niet zeggen dat men aanpassingen moet doen met het oog op de veiligheid, dat het niet zo lekker met het bedrijf gaat en dat dit alles bij elkaar het wat lastiger maakt. De hardheidsclausule gaat daar niet over; de maatregelen waar wij naar kijken in het actieplan kunnen daar wél over gaan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil weten of de staatssecretaris bereid is om ons een overzicht te geven van hoeveel schippers welke kosten moeten maken en of dat voor die schippers bedrijfseconomisch verantwoord is.

De **voorzitter**: Ik denk dat dit soort gegevens bij de branche- en belangenorganisaties moet worden gevraagd, die organisaties zijn daar ook voor bedoeld. De staatssecretaris is daar al een paar keer op ingegaan en ik wil dit punt even parkeren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb die gegevens niet en ik vind ook niet dat het ministerie op de hoogte zou moeten zijn van alle omstandigheden van alle schippers. Wij hebben de regels en het overleg met de branche. Schippers zijn ondernemers, die zijn heel goed in staat om hun eigen zaken te regelen en te kijken wat zij wel en niet kunnen dragen. Zij weten heel wel, dat als zij een beroep doen op de hardheidsclausule, hoe zij dat moeten doen. Een ondernemer is geen kleine jongen.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan de heer Madlener hier helpen. Er zijn 2700 schepen van 30 jaar of ouder, van 1500 ton of minder. Van die 2700 is er nog niet één bekend die nu volledig aan de eisen voldoet.

De **voorzitter**: De heer Roemer zal zijn gegevens verstrekken, zodat u de cijfers ook kunt nalezen.

De heer **Madlener** (PVV): Alle gekheid op een stokje: ik heb gegevens gevraagd die uiterst relevant zijn op dit moment. Wij hebben het hier over kleine ondernemers die failliet kunnen gaan en de staatssecretaris weet niet eens waar zij het over heeft. Het is toch van de gekke dat ik zelf naar de schippers moet? U hebt toch het overleg? Het is niet mijn regel, het kabinet heeft hem verzonnen!

De **voorzitter**: Ik heb goed kunnen beluisteren dat de staatssecretaris heeft gereageerd en dat zijn naar haar vermogen op dit moment heeft geantwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is een mooie zin... Nee, laat ik die voor mij houden. Ik wou een Bijbelcitaat geven, maar ik doe het niet. Voorzitter. Er is door de heer De Rouwe naar de laatste stand van zaken rond de geplande overnachtingshaven van Lobith en Natura 2000 gevraagd. Het is waar dat er veel vertraging is opgetreden bij de milieu effectrapportage (MER). Het is ook buitengewoon complex: het is een gebied dat deel uitmaakt van Natura 2000 en de ecologische hoofdstructuur. Ik verwacht dat de MER in het voorjaar van 2009 is afgerond, dus met enkele maanden. Die kan dan ter inzage worden gelegd en dan is het kijken of er een bezwaar en beroep op komt, zodat ook nog gewacht moet worden op de Raad van State. In ieder geval is de planning nog steeds om de aanleg van de haven in 2014 te starten.

De heer De Rouwe heeft ook gevraagd naar 2016. Hij weet dat wij met heel veel inzet het inlopen van het achterstallig onderhoud van 2018 hebben teruggebracht tot 2016. Men kan zeggen: als het in 2016 kan, kan het ook in 2014 en 2012, maar er is natuurlijk op een gegeven moment een einde aan wat er versneld en vooruitgehaald kan worden. 2016 is een hele hijs. Mevrouw Roefs vroeg wat er door ons is ingebracht in al die verschillende clubjes om extra te doen bij de kredietcrisis. Dat zijn een heel aantal dingen: de binnenhavens, de eventuele derde tranche, zou mogelijk onderdeel kunnen uitmaken van zo'n versnelling. Maar als het gaat over het beheer en onderhoud doen wij tot 2016 al een hele hijs en dat kost al heel wat inzet. Daar zit niet zo veel rek meer in. Het feit dat ik het teruggebracht heb naar 2016 is toch het beste bewijs dat ik mij daar-

voor inzet. 2016 gaat gehaald worden, maar nog heel veel eerder zal echt niet lukken.

De heer Van der Staaij heeft in samenhang hiermee gevraagd hoe het staat met de capaciteit van Rijkswaterstaat die een knelpunt lijkt te worden. Dat klopt: het aantal verkenningen en planstudies is de laatste jaren enorm toegenomen en daarbij komt het versneld inlopen van het achterstallig onderhoud. Ook is er een personele taakstelling gekomen voor Rijkswaterstaat en er is sprake van een aantal moeilijk vervulbare vacatures. Dat geheel maakt dat de capaciteit inderdaad iets is dat veel aandacht vraagt, maar waar tegelijkertijd wel de aandacht voor is. In het kader van de kredietcrisis wordt gekeken naar dingen die wij extra willen doen en naar het aantrekken van extra mensen. Ik zeg dit met een ongelofelijke slag om de arm, de leden weten dat wij daarover in het kabinet in overleg zijn, maar als wij dingen vooruit willen halen, moet daar ook naar gekeken worden.

Dan is er nog de vraag geweest over de quickwins binnenhavens. De heer De Rouwe en de heer Van der Staaij hebben gevraagd waarom het nu alleen overslaghavens en niet ook lighavens betrof. De heer Madlener zei ook dat lighavens buitengewoon belangrijk kunnen zijn. Wij hebben nu alleen gekeken naar de overslagfuncties omdat die de grootste economische waarde hebben, ook omdat dit de decentrale overheden meer aan het nadenken zal zetten hoe zij die bedrijven die van transport over het water gebruik willen maken meer bij die haven krijgen; dat kan als een soort vliegwiel werken. Het wordt eind dit jaar geëvalueerd en dan zal ik zeker kijken of het voor een derde tranche nuttig kan zijn om de lighavens erbij te betrekken.

De heer De Rouwe vraagt of de subsidiering van de AIS ook voor buitenlandse schepen bedoeld is. Het is van belang voor de veiligheid dat alle schepen die in Nederland varen straks een AIS-transponder hebben, daarom subsidiëren wij ook de buitenlandse schepen samen met Duitsland. Overigens: ook Oostenrijk en Duitsland kiezen voor een vergelijkbare regeling. Het zal zo zijn dat als daar overlap is, dit onderling geregeld wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat begrijp ik, maar in uw brief kondigt u aan dat ook de buitenlandse schepen gebruik kunnen maken van de subsidie. Mijn stelling is dat wij dat als Nederland niet moeten doen omdat Duitsland dat zelf oppikt. Dat pleit ervoor dat het subsidiebedrag dan omhoog kan. Als u de buitenlandse schepen heeft meegerekend en die vervallen omdat de landen het zelf oppakken, en dat vind ik veel gezonder, vind ik dat het bedrag dat daarvan overblijft naar de schippers toe moet gaan. Kunt u bekijken of dat subsidiebedrag dan omhoog kan?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij een uitstekende vraag. Ik zeg u toe dat wij dat gaan bekijken en dat ik daarop terugkom voor de zomer.

Voorzitter. Mevrouw Roefs, de heer Aptroot en anderen hebben het over de commissie-Gabor gehad. Die commissie is eigenlijk ingesteld naar aanleiding van een kabinetsnotitie uit 2006. In die zin is er geen specifieke betrokkenheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat geweest bij het instellen van die commissie. Er komt ook een kabinetsreactie op die commissie en daarbij is het ministerie van Verkeer en Waterstaat natuurlijk wel betrokken. De heer Aptroot heeft mij nogal rechtstreeks gevraagd hoe het ministerie van Verkeer en Waterstaat daarin staat. Ik moet zeggen dat ik vooralsnog niet denk dat de oplossing die door de commissie-Gabor voorgesteld is de juiste is.

Mevrouw Roefs heeft gezegd of de kredietcrisis mogelijkheden biedt om infrastructurele projecten te versnellen. Daar heb ik eigenlijk al op geantwoord; wij zijn druk bezig om zaken te inventariseren en te bekijken, maar zij moet wel begrijpen dat het hele kabinet dit doet. Er wordt over

gesproken, dus de uitkomsten daarvan zullen zo rond februari in een eerste brief naar de Kamer gaan. Het laat nog op zich wachten wat nu precies de uitkomst van de overleggen is. De commissie kan ervan verzekerd zijn dat Verkeer en Waterstaat daarop volop in meedoet. De heer De Rouwe heeft nog gevraagd of de Kamer nog voor de zomer over het handavingsconcept geïnformeerd kan worden. Ja, dat kan zeker voor de zomer. Op de vraag van de heer Roemer over de evenredige vrachtverdeling voor kleine schepen kan ik zeggen dat, als wij dit al zouden willen, dit niet is toegestaan op grond van de richtlijn 96/75/EU.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik had nog gevraagd of er misschien een slag gemaakt kan worden met het schoner maken van de binnenvaart door de milieudoelen nog meer naar voren te trekken. Daarnaast heb ik nog gevraagd naar de mogelijkheden voor het uitbreiden van borgstellingskredieten voor de bouw van nieuwe schepen en onderhoud.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het borgstellingskrediet zit ook in het actieplan kleine schepen waar wij net uitgebreid over hebben gesproken. Er wordt steeds geprobeerd om van een gevaar een kans te maken en juist ook in deze situatie het milieu een boost te geven; wij kijken waar het gekoppeld kan worden aan milieudoelstellingen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de toezeggingen die zij gedaan heeft. Een heel belangrijke voor mij is, en ik denk ook voor de heer Van der Staaij, de verruiming voor zij-instromers in de binnenvaartregeling. Ik vermoed dat zij de regeling daarop nog moet aanpassen. Ik zie de staatssecretaris knikken, dus dan is dat bij dezen afgesproken. Naar het subsidiebedrag van de AIS kijkt zij nog om te zien of dat omhoog kan omdat buitenlandse schepen onder hun eigen regeling zouden kunnen vallen.

Ik begrijp van Lobith dat de staatssecretaris verwacht daar in 2014 los te kunnen, ondanks Natura 2000-problemen. Misschien dat zij dit zo nog even kan toelichten. Tot nu toe is de suggestie gewekt dat het geen vertraging oplevert.

Eén punt is nog onderbelicht gebleven: de nieuwe Europese richtlijn voor passagiersschepen en pleziervaart die van kracht kan worden. Ik had een vraag gesteld over het certificaat van onderzoek en de overgangstermijn van tien jaar voor de binnenlandse vaart. Op het moment dat zij naar het buitenland gaan, zouden schepen hier last van kunnen krijgen. Ik heb ervoor gepleit dat ze op ondersteuning van de overheid kunnen rekenen en dat wij staan voor een snelle afhandeling van certificaten van onderzoek.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat de staatssecretaris heel duidelijk heeft gemaakt dat er wel degelijk veel zorg is voor de toekomst van het kleine schip. Dat wij nu praten over die technische eisen wil dus absoluut niet zeggen dat wij, de PvdA maar ook het ministerie, het kleine schip rustig uit laten sterven. Absoluut niet, in mijn ogen. Ik blijf het vreemd vinden dat wij geen indicatie van cijfers kunnen krijgen en ik zou dit toch erg op prijs stellen. Ik kan natuurlijk ook morgen zelf gaan bellen, maar eerlijk gezegd zou ik ook verwacht hebben dat de staatssecretaris een beeld zou kunnen schetsen van hoe groot bijvoorbeeld die groep was die protesteerde bij het Wieringermeer. Die groep moet beslist wel weten met hoeveel zij is en als de branche aangegeven heeft dat zij dit probleem eigenlijk niet ziet, zou de branche natuurlijk ook een idee moeten hebben hoe groot het probleem eigenlijk is. Ik vraag de staatssecretaris om ons daar toch over in te lichten.

Ik had nog gevraagd of er sinds 12 november 2008 iets veranderd is, want toen zei zij dat het haar opviel dat er heel weinig gelijkwaardige alternatieve oplossingen aangevoerd waren om aan die technische eisen te voldoen, terwijl dat wel tot de mogelijkheden zou behoren. Als dit nou zo'n groot probleem is, zou toch met man en macht geprobeerd moeten worden om alternatieven aan te reiken die hopelijk de zaken goedkoper maken?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Als eerste punt noem ik de heffing op benzine voor vaarschepen. Ik vond de staatssecretaris behoorlijk duidelijk: vooralsnog is de oplossing van de commissie-Gabor niet de juiste, ofwel ik verwacht gewoon van de regering een brief dat zij dit plan niet overneemt en dat er dus geen belasting op de kleinere pleziervaart komt. Daar ben ik blij mee.

Wij hebben hier over ondernemers met kleine schepen gesproken. Ik vind dat de collega's er terecht veel aandacht aan besteden. Als wij niet kunnen uitstellen of versoepelen dan draait alles om de hardheidsclausule, dat stelt de staatssecretaris terecht. Kan zij ervoor zorgen dat er in ieder geval voldoende voorlichting wordt gegeven over de mogelijkheid van de hardheidsclausule, zodat men echt weet dat, als de regeling niet uitvoerbaar is of als de kosten onevenredig hoog zijn, men er een beroep op kan doen? Ik zou graag nog iets van de uitwerking willen zien, want is het voldoende reden als iemand zegt dat hij nog maar vier jaar vaart en het dus over de termijn gaat dat men het schip nog zal exploiteren of het moment dat men met pensioen gaat?

Zouden wij niet een kwartaalrapportage kunnen krijgen, de eerste keer wat mij betreft eind maart, begin april, waarin wordt aangegeven wat het aantal schepen is waar het om gaat? Hoeveel voldoen wel en niet aan de eisen, hoe vaak wordt er een beroep gedaan op de hardheidsclausule en hoe pakt dat uit? Tot slot verwachten wij allemaal, denk ik, dat bij de hardheidsclausule wel enige coulance is.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording en de toezeggingen die zij heeft gedaan op het punt van de versoepeling van de eisen voor de zij-instromers en om bij de evaluatie van de quickwinprogramma's te kijken of het breder getrokken kan worden. Het is een goede zaak dat zij inmiddels het overleg is begonnen over de uitvoering van het actieplan voor de toekomst van kleine schepen en het rapport. Het is interessant dat het punt, dat ook door collega's hier pregnant aan de orde is gesteld, van de ongerustheid over die technische eisen en de gevolgen daarvan uitdrukkelijk bij de samenstelling van dat rapport onder ogen is gezien. Ik las nog even terug in de aanbieding van het eindrapport dat er over die technische eisen en de toepassing van de hardheidsclausule veel te doen is in de sector. De sector heeft geen behoefte aan paniekverhalen en hoopt dat die hardheidsclausule voldoende kan helpen. Er wordt echter ook gezegd dat er ongerustheid is, dat men niet weet wat het gaat betekenen en dat juist één van de acties is om hier duidelijkheid over te laten komen. Wat zijn die eisen, hoe worden zij uitgelegd en welke ruimten zit er in de toepassing van de hardheidsclausule? In dat kader is het terecht dat het overleg daarover gevoerd gaat worden en wij horen daarover met belangstelling de terugrapportage van de staatssecretaris. Positief is dat met name actiepunt zeventien spreekt over de hardheidsclausule. Ik wijs er wel op dat van de langere termijn, met name na 2015, wordt gezegd dat men pas echt een probleem ziet bij het voldoen aan de geluidseisen. Dat is wat verder weggijken, maar de sector vraagt zich af of dat met de hardheidsclausule kan worden ondervangen. Als dit ernstige gevolgen gaat hebben, is het belangrijk om dit vroegtijdig te signaleren om te kijken of die regels bijgesteld kunnen worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen, ook al ben ik niet met alle antwoorden blij. Ik wil nog een paar punten aan de orde stellen. Over de CCR-eisen heb ik al heel veel gezegd en ik heb weinig fiducia in de hardheidsclausule omdat mensen zich toch onevenredig in de schulden gaan steken. Ik zal op dit punt dan ook middels een VAO de Kamer om een uitspraak vragen. Het punt van collega Van der Staaij, dat ik ook genoemd heb, is natuurlijk een tweede ellende die uitgestort wordt in 2015. Dat past uiteraard in datzelfde plaatje.

Voor wat betreft de binnenhavens zegt de staatssecretaris dat er eind dit jaar geëvalueerd wordt. Nou heb ik het niet helemaal goed op een rijtje staan, maar in december 2007 is er een motie van collega Roefs en mij aangenomen dat door de regering de potentie van de Nederlandse overslaghavens in kaart zou worden gebracht en een plan gemaakt zou worden om deze optimaal te benutten. Betekent de opmerking van de staatssecretaris over een evaluatie eind dit jaar dat er met die motie nog helemaal niets gedaan is?

De schippersinternaten zijn niet echt aan de orde geweest, maar kan de staatssecretaris garanderen dat het bedrag dat nu vrijgemaakt is voor de eisen van de schippersinternaten daadwerkelijk gehaald gaat worden? Over de ligplaatsen is door collega's al het nodige gezegd, maar één van de problemen daar is dat men op heel veel plekken de auto niet aan wal kan krijgen. Dan krijgt men de situatie dat de wagen illegaal neergezet moet worden of dat men hele rare capriolen uit moet halen door eerst ergens de wagen neer te zetten, vervolgens een eind door te varen om daar het schip neer te leggen en dat men dan moet zien dat men vervolgens weer bij de auto komt. Dat moeten wij natuurlijk niet hebben. Wat gaat de staatssecretaris eraan doen om dat soort vervelende ongemakken echt op te lossen?

De staatssecretaris zei heel kort door de bocht dat de evenredige vrachtverdeling niet mag. Dat is geen correct antwoord en ik wil de staatssecretaris verzoeken om dit wel te geven. Zij weet dat er wel degelijk uitzonderingsmogelijkheden zijn, daar had zij de Kamer nu op kunnen wijzen. Dat heeft zij eerder schriftelijk ook al gedaan, dus waarom zegt zij dat nu niet? In een uitzonderlijke situatie mag dat, bijvoorbeeld voor kleine schepen in een economische crisis. Zij weet ook dat dit er in Frankrijk nog steeds is. Daar werken zij met een beurs met bodemtarieven en daar wordt gezegd dat het mag van de commissie als men beneden een bepaald maximum blijft. Wat daar kan, kan hier ook. Dus graag correcte informatie naar de Kamer en niet zeggen dat het niet mag als het op meerdere plaatsen in Europa wel gebeurt en als er uitzonderingen zijn die dat mogelijk maken. Ik doel niet op de hele sector, ik snap dat ik daar hier de handen niet voor op elkaar krijg, maar de situatie voor kleinere schepen is van dien aard dat dit gerechtvaardigd is. Ik heb ook al gewezen op VAART!peiling waaruit blijkt dat 60% van de schippers daar een voorstander van is voor de kleinere schepen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik bedank allereerst mevrouw Roefs, de heer Van der Staaij en de heer Aptroot voor de steun om de gegevens boven water te krijgen. Wij moeten het beleid van de staatssecretaris controleren; wij hebben hier te maken met een crisis die juist voor de transportsector, juist voor kleine ondernemer, grote gevolgen heeft. De kredietmogelijkheden zijn opgedroogd, banken geven niet eens krediet meer aan een kleine ondernemer. Ik ben blij met de steun van de collega's, want ik hoop dat zij nu zal toezeggen dat zij ons van die gegevens gaat voorzien. Zij moet het zelf ook weten; het is goed om te weten waar zij mee bezig is, wat de situatie op dit moment in de branche is en of er beleid moet worden bijgestuurd. Daar is niets mis mee, dat zijn juist kansen als daar aanleiding toe is, maar dan moeten wij dat wel weten. Er zijn signalen, maar het is ons niet helemaal helder. Ik dank de collega's,

maar ik dank de staatssecretaris niet en als wij elkaar te lijf gaan met spreekwoorden wil ik zeggen: pas als het kalf verdrongen is, dempt men de put. Dat is heel herkenbaar voor de overheid en dat moeten wij vooral niet doen, maar tijdig zien wat er gebeurt in de branche. Ik hoop dat de staatssecretaris overtuigd is door de collega's.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer De Rouwe zei hij dat hij begreep dat linksom of rechtsom er in 2014 bij Lobith een overnachtingshaven is. Het is nog altijd mijn streven dat dit in 2014 het geval is en ik ga er natuurlijk echt aan werken om dat voor elkaar te krijgen. Hij weet ook dat als de MER, wanneer die in de zomer ter inzage wordt gelegd, tot heel veel vertraging mocht leiden, dit zaken zijn waar ik geen grip op heb. Dus: als het aan mij ligt is de haven er in 2014, dat is het streven, maar ik kan er geen harde garantie voor geven. Dan zegt de heer De Rouwe iets over het probleem van het certificeren en de geldigheid in het buitenland, want het is van belang dat wij dezelfde regels hebben in Europa. Daar voorziet die nieuwe richtlijn in die wij met de Binnenvaartwet implementeren. Daarom is het ook van groot belang dat wij die wet zo snel mogelijk van kracht laten worden, zoals ik dacht dat de hij in zijn eerste termijn al zei, want dan is het probleem van die certificaten en de geldigheid in het buitenland opgelost. Hij weet dat met het besluit de Kamer mij gevraagd heeft de invoering van de Binnenvaartwet op te schorten tot dit AO is geweest, dus als wij zeggen dat dit hiermee is afgedaan, kunnen wij die Binnenvaartwet implementeren. De heer De Rouwe zei dat ik de regeling ging aanpassen op grond van het vaarbewijs. Ik was van plan om de regeling wel zo in te voeren en dan vervolgens haar op dit punt aan te passen, want ik wil niet de invoering van de hele regeling nu weer laten wachten op deze aanpassing.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat betekent ook dat u coulant omgaat, gezien het voornemen van het kabinet dat u hier hebt uitgesproken, met gevallen die gelijk zijn aan uw gedachte en wat u wilt. Ik begrijp dat wij nu niet opnieuw moeten gaan vertragen, wij moeten nu verder. Ik ben nogmaals blij met uw toezegging, maar het kabinet heeft een voornemen uitgesproken en dat zal in de sector ook verwachtingen wekken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het eerste wat ik doe is haast maken met de aanpassing van die regeling. Ik wil wel coulant zijn, maar ik moet kijken in hoeverre de juridische regels mij dit toestaan. Voorzitter. Mevrouw Roefs vraagt hoe het kan dat die cijfers er niet zijn. Ik kan me voorstellen dat men op een bepaalde manier kijkend denkt dat die cijfers toch bekend moeten zijn. Tegelijkertijd moet zij weten dat ook de branche die cijfers gewoon niet heeft. Men heeft met allemaal ondernemers te maken en om te kunnen zeggen welke schepen voldoen aan alle regels, betekent het dat men ze één voor één moet keuren. Als men al die schepen keurt, heeft men een beeld van hoe het er op dit moment voorstaat. Daarbij heeft men te maken met eisen die in de tijd uiteen lopen: het één moet op een bepaald moment klaar zijn, voor het andere heeft men meer tijd en voor het volgende nog meer tijd. Het is dus ook nog heel lastig om een keuring te doen, want er zijn allerlei verschillende eisen die op verschillende momenten gaan gelden. Het idee van keuren is dat men kijkt of ondernemers, in dit geval de schippers, zich houden aan de regels. Als bij keuringen bij voorbeeld blijkt dat er schepen zijn die niet aan een bepaalde regel voldoen, is dit een indicatie, maar meer niet. Nogmaals: ik begrijp dat de commissie dolgraag die cijfers wil hebben, dat wil ik ook, maar het is niet vreemd dat ze niet op het ministerie zijn en de branche ze zelf ook niet heeft. Ik begrijp de vraag en wij zullen in overleg met de branche gaan om te kijken of er een mogelijkheid is om misschien door uit te vragen of te informeren meer helderheid te krijgen over het aantal schepen. Harde aantallen moet de commissie echt niet verwachten. De

gedachte dat het vreemd is dat die cijfers er niet zijn, moet ik tegen spreken. Vreemd is het niet. Ik kan mij voorstellen dat de leden zeggen dat het in deze situatie wel goed is om er actie op te ondernemen en te kijken met de branche of wij meer zicht kunnen krijgen op die situatie. Ik zeg toe dat ik dat zal gaan doen.

De heer **Madlener** (PVV): Wanneer kunnen wij daar resultaten van verwachten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ga met de branche in overleg om te kijken op wat voor manier daar helderheid in kan komen en dan moeten wij kijken wat er voor methoden zijn. Zodra daar helderheid over is, krijgt de Kamer dat te horen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het toch vreemd dat de staatssecretaris zegt dat het ministerie en de branche die cijfers niet hebben; ik heb ze hier voor mij liggen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, u hebt cijfers.

De heer **Roemer** (SP): Van 0 tot 400 ton zijn het er 702, eind 2008, en 400 tot 600 ton 419, van 600 tot 1000 ton 908 en van 1000 tot 1500 ton 677. Ik heb ze niet zelf verzonnen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Maar daar staat niet bij welk aantal van de schepen aan welke eisen wel voldoet en aan welke eisen niet. Dat waren, dacht ik, de cijfers die de Kamer graag zou willen en die cijfers heeft de branche niet en hebben wij ook niet. Zoals ik u net heb gezegd, gaan wij kijken in overleg met de branche of er een mogelijkheid is om meer zicht te krijgen op die omvang.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had gevraagd of wij gewoon een kwartaal-rapportage zouden kunnen krijgen, voor het eerst eind dit kwartaal, begin volgend kwartaal, in ieder geval met de aantallen en wat wij weten. Hoeveel schepen voldoen er, van hoeveel weten wij het niet en hoe is het beroep op de hardheidsclausule?

De **voorzitter**: Waarbij u eigenlijk aangeeft dat als het nu begint de eerste rapportage medio juni bij de Kamer zou moeten zijn, erop gelet dat het eerste kwartaal bijna voorbij is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Aptroot was de volgende in de rij. Dat lijkt mij een uitstekende zaak, dat wij daar een bepaald moment voor kiezen en zeggen dat wat wij op dat moment hebben aan helderheid melden aan de Kamer en ook of er meer beroep op de hardheidsclausule is gedaan of niet. Hij vroeg ook, althans zo begreep ik zijn gedachtegang, of het een reden is dat mensen niet op de hoogte zijn van de hardheidsclausule dat er geen beroep op gedaan wordt. Over de hardheidsclausule wordt echter veel voorlichting gegeven, ook juist door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Op het moment dat men keurt en ziet dat het niet in orde is, of juist wel, wordt ook voorlichting gegeven over de mogelijkheden van de hardheidsclausule. Ook op het internet is daar heel veel over te vinden. Als hij daar prijs op stelt, kan ik hem daarover een overzicht sturen, maar dit is feitelijk de gang van zaken, de manier waarop die hardheidsclausule wordt gecommuniceerd. De heer Van der Staaij zei dat het geluid nog echt een probleem wordt en dat de termijn van die regel in 2015 afloopt. Daar is in de branche een hoop over te doen, dat is ook de informatie die ik op het ministerie heb. Wij zullen inderdaad op tijd, niet pas als het 2015 is maar ook nu al, kijken

of de regels daar terecht zijn, of dat wij op de één of andere manier een aanpassing in de regels of naar schippers toe moeten maken. De heer Roemer was niet tevreden met het antwoord op de evenredige vrachtverdeling. Ik was wat kort door de bocht, maar het staat wel precies met de juiste mitsen en maren in het antwoord op zijn actieplan. Bij dezen voeg ik dat antwoord dan maar in dit overleg in, dan heeft hij het uitgebreide antwoord daarop gekregen. Hij heeft ook gevraagd hoe het zit met de motie die hij en mevrouw Roefs hebben ingediend over de binnenhavens en de evaluatie eind dit jaar. Met de eerste en de tweede tranche van de binnenhavens hebben wij een plan voor de binnenhavens dat door alle provincies wordt gesteund. Met de toezending van de resultaten van die twee tranches voer ik in feite de motie uit. Met de uitvraag van de mogelijkheden die er zijn voor de binnenhavens, stimuleren wij als het ware ook alle regio's om plannen te maken, om mogelijkheden te onderzoeken en als wij dat bij elkaar zoeken, hebben wij in feite ook het plan waar zij in de motie om vroegen. In december evalueren wij de quickwins binnenhavens zelf om te kijken hoe dat gewerkt heeft en ik heb toegezegd om bij de evaluatie te kijken of het voor een andere, derde tranche verstandig zou zijn naast overslag ook lighthavens erbij te betrekken. De heer Madlener had mij nog gewezen op het grote belang van de cijfers, maar daar heeft hij mij op gehoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik had nog een vraag over de internaten en of de staatssecretaris meeneemt dat er ook ligplaatsen zijn waar men zijn auto niet aan wal kan zetten, dat is een apart probleem. Als laatste punt wil ik graag een reactie op de vraag waarom in Frankrijk de evenredige vrachtverdeling dan wel kan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het over de ligplaatsen gaat, wordt daar het belangrijke punt dat men zijn auto kwijt kan ook meegenomen. Dat is een bekend probleem. Op de evenredige vrachtverdeling en Frankrijk kom ik schriftelijk terug.

De heer **Roemer** (SP): Er is nu extra geld voor schippersinternaten geregeld, ook via de minister van Jeugd en Gezin, maar de vraag is, naar aanleiding van wisselende berichten, of dat bedrag voldoende is om daadwerkelijk aan de garantie van schippersinternaten te voldoen. Het gaat een beetje over twee portefeuilles heen, dus het antwoord mag ook schriftelijk, maar kan de staatssecretaris die nu bezig is met de binnenvaart garanderen dat het voldoende is om de schippersinternaten op poten te houden en de kwaliteit te garanderen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De internaten zijn een samenwerking geweest met de minister van Jeugd en Gezin. Ons hebben geen berichten bereikt dat dit geld niet voldoende zou zijn, in tegenstelling tot de berichten die u blijkbaar hebt ontvangen. Het is ook lastig om daarop te antwoorden omdat het inderdaad een samenwerking is waarbij juist dit punt dat u aanreikt vooral op het terrein van de minister van Jeugd en Gezin ligt. Ik zeg u toe nog eens op dat ministerie te informeren en schriftelijk hierop bij u terug te komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien dat ik verduidelijking kan geven, want deze vraag heeft de heer Roemer ook schriftelijk gesteld en in dit antwoord is voorzien. Ik ben er zelf als Kamerlid bij geweest om met minister Rouvoet hiernaar te kijken en de Centrale Stichting van Internaten voor Kermis- en Schippersjeugd (Censis) heeft vorig jaar aangegeven zeer tevreden te zijn met de regeling. Ik hoor allemaal verhalen van de schippers dit en de clubs dat, maar ik zie dit niet in de bronnen en de brieven terug. Het zou een vorm van omgekeerde bewijslast zijn als de heer Roemer stelt dat niet klopt. Daarover zou ik graag een brief van de

branche willen zien, want die brief ligt heel duidelijk op de mat van de Tweede Kamer en de branche was zeer tevreden.

De **voorzitter**: er zijn de volgende toezeggingen gedaan:

Toezeggingen

- De staatssecretaris doet de Kamer het onderzoek dat aan de basis lag van het besluit van de CCR in 2003 alle overgangsmaatregelen voor constructie-eisen aan schepen eindig te maken, toekomen.
- De staatssecretaris bericht de Kamer voor de zomer van 2009 over de mogelijkheden de subsidie voor de AIS-transponder te verhogen in verband met de samenwerking met Duitsland op dit gebied.
- De staatssecretaris informeert de Kamer voor de zomer van 2009 over de wijze waarop het handhavingsarrangement voor de Binnenvaartwet uiteindelijk zal worden vormgegeven.
- De staatssecretaris past de Binnenvaartregeling aan na inwerkingtreding van de regeling in verband met de verlaging van de vaartijdeis voor het groot vaarbewijs bij voldoen aan een praktijkexamen, na inwerkingtreding van de regeling.
- De staatssecretaris gaat met de binnenvaartbranche in overleg over de mogelijkheid om meer zicht te krijgen op hoeveel schepen niet voldoen aan de technische eisen van de CCR en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.
- De staatssecretaris rapporteert de Kamer in juni 2009 over de informatie die dan beschikbaar is over hoeveel schepen wel en niet voldoen aan welke technische eisen van de CCR en hoe vaak er beroep is gedaan op de hardheidsclausule. Ze zal de Kamer daar vervolgens periodiek (per kwartaal) over blijven rapporteren.
- De staatssecretaris bericht de Kamer over hoe de Franse evenredige vrachtverdelingsregeling zich verhoudt tot de Europese regelgeving.

De heer Roemer heeft toegezegd dat hij een VAO zal aanvragen in de Kamer.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil nog een opmerking maken die eigenlijk overbodig zou moeten zijn, maar de staatssecretaris zou in dat overleg ook kijken naar de bedrijfseconomische situatie van deze ondernemers als het gaat om het invoeren van die maatregelen en of het op dit moment bedrijfseconomische verantwoord is om die schippers die aanpassingen te laten doen. Dat lijkt mij logisch, maar kennelijk weet de staatssecretaris niet dat er een economische crisis aan de gang is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, ik ben mij van die toezegging niet bewust. Ik heb die zaken uit elkaar gehaald. Wij kijken naar de eisen voor de veiligheid en naar het actieplan kleine schip, daarin wordt wel gekeken naar de situatie van de schippers, maar niet in relatie tot de veiligheidseisen die gewoon wettelijk zijn vastgelegd.

Ik wil wel graag nog één opmerking maken over de toezegging over de regeling en wat ik ook met de heer De Rouwe heb gewisseld; ik wil de regeling invoeren en daarna aanpassen wat betreft het vaarbewijs. Dus ik wil hem niet aangepast invoeren, want dat duurt te lang.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat dit ingaat na de stemming over het VAO.

De **voorzitter**: Als het VAO snel wordt gehouden kan het misschien nog deze week op de Kameragenda geplaatst worden. Dan kan er dinsdag over worden gestemd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is haast mee, de Binnenvaartwet moet ingevoerd worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is een toezegging aan de heer Van der Staaij en mij die volgens mij helemaal losstaat van de aangekondigde, eventuele motie van de heer Roemer. Ik zie het verband niet. Wat mij betreft is de staatssecretaris vrij om de wet nu verder in te voeren. De punten die de heer Roemer maakt, staan er los van en als wij nu nog langer wachten, en dat zal de heer Roemer ook niet willen, dan komt dat alleen maar ten nadele van de sector. Daar moeten wij niet voor pleiten. Ik begrijp het VAO en ik ga er zeker aan deelnemen, maar voor mij zijn het twee gescheiden wegen en moeten wij nu eerst doen wat wij moeten doen en wat wij misschien al veel eerder hadden moeten doen.

De **voorzitter**: De politieke verantwoordelijkheid laat ik bij de leden van deze commissie. De staatssecretaris besluit over het moment van invoering en geeft aan dat daar haast mee is.

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

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