

Vergaderjaar 2012–2013

**30 523**

## **Bepalingen met betrekking tot de veiligheid vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)**

**Nr. 75**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2013

Hierbij beantwoord ik de resterende vragen uit het Algemeen Overleg zee- en binnenvaart op 6 februari 2013. Aan het slot van deze brief bevestig ik nog mijn toezegging tijdens het AO over vervolgonderzoek naar de markttransparantie in het goederenvervoer over de binnenwateren.

#### **Kapseizen Frisia**

Naar aanleiding van de gestelde vraag welke aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het kapseizen van de schelpenzuiger Frisia (HA38) ik heb overgenomen en welke niet, bericht ik het volgende.

Het OvV-rapport over het kapseizen van de schelpenzuiger Frisia (HA38) bevat 8 aanbevelingen. De aanbevelingen 1 en 2 zijn gericht aan de reder en de aanbevelingen 3 tot en met 8 zijn gericht aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanbeveling 3 die betrekking heeft op verbetering van het proces van certificering is met het reeds in 2011 ingezette verbetertraject overgenomen.

Aanbeveling 4 om veiligheid op te nemen als voorwaarde bij het verlenen van ontgrondingvergunningen is niet mogelijk gezien de reikwijdte van de Ontgrondingenwet.

Aanbeveling 5 om de stabiliteit en lensinrichtingen alle schelpenzuigers door te lichten heb ik overgenomen. Op basis van onderzoek naar het effect van het totaal aan maatregelen dat ik naar aanleiding van de aanbevelingen van het OVV rapport heb genomen, heb ik geconstateerd dat de schelpenzuigers in de Nederlandse vloot nu wel voldoen aan de geldende eisen. Ik zie daarom geen aanleiding om de aanbeveling om twee lenspompen voor de lensinrichting van het ruim bij schelpenzuigers verplicht te stellen over te nemen.

Aanbeveling 6 om de basis veiligheidstraining verplicht te stellen voor *alle* opvarenden van zeeschepen heb ik destijds niet overgenomen omdat

deze in de praktijk niet uitvoerbaar is. Wel is het zo dat met de voorgenomen ratificatie van het IMO-verdrag over opleidingen, certificering en wachtlopen in de visserij (het STCW-F) die basis-veiligheidsstraining voor alle bemanningsleden aan boord van vissersschepen verplicht zal worden gesteld. Over die voorgenomen ratificatie heb ik u in mijn brief van 23 januari geïnformeerd.

De aanbevelingen 7 en 8 die betrekking hebben op verbetering van het toezicht zijn overgenomen met daarbij de kanttekening dat – in tegenstelling tot het gestelde in aanbeveling 8 – de rederij verantwoordelijk is voor het aantonen dat aan de gestelde eisen wordt voldaan en dat de inspectie vaststelt of dit zo is.

Voor een verdere toelichting verwijs ik u naar mijn brief van 5 juli 2012 (Kamerstuk 31 409, nr. 39) waarbij ik u op uw verzoek een afschrift van mijn reactie aan OvV op het rapport heb doen toekomen.

### **De-bunkereren**

Naar aanleiding van de vraag over de-bunkereren deel ik u mee dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in goed overleg is met de sector over dit dossier. Een handreiking is in de maak om duidelijkheid te scheppen voor de branche wanneer wel en niet van afval wordt gesproken. De staatssecretaris zal uw Kamer in de eerste helft van dit jaar informeren over de resultaten van het overleg met de sector.

### **Deltaplan water**

De vraag is gesteld of in het Deltaplan Water voldoende rekening gehouden wordt met de belangen van de scheepvaart. Ik neem aan dat hiermee bedoeld wordt op het Deltaprogramma. In het Deltaprogramma wordt bij de uitwerking van oplossingsrichtingen rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de scheepvaart. Hiertoe volgen scheepvaartexperts van Rijkswaterstaat de ontwikkelingen bij de deelprogramma's van het Deltaprogramma. Op basis hiervan kan een integrale afweging plaatsvinden. In 2014 komt de Deltacommissaris met de Deltabeslissingen, waarna het Kabinet besluiten zal nemen. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd via het Deltaprogramma, als onderdeel van de begroting.

### **Hardheidsclausule CCR**

Gevraagd is naar de mogelijkheden van een nationaal plafond bij de toepassing van de hardheidsclausule. Ik heb uw Kamer per brief van 18 december 2012 (Kamerstuk 30 523, nr. 72) in het kader van een Schriftelijk Overleg uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rond de discussie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot de overgangsbepalingen voor technische voorschriften. Daarbij ben ik ingegaan op de toepassing van de hardheidsclausule en de (beperkte) mogelijkheden om nationaal, buiten CCR- en EU regelgeving om, afwijkende voorwaarden voor Nederlandse binnenvaartschepen te stellen. Zo heb ik aangegeven dat het Nederland niet is toegestaan een «eigen plafond» te hanteren bij het verstrekken van CCR certificaten. Hooguit zou Nederland een eigen plafond kunnen hanteren bij aanvragen voor de reguliere hardheidsclausule. Dergelijke aanvragen dienen echter per individueel geval door de CCR op basis van unanimitéit beoordeeld te worden. Of de andere lidstaten daarbij bereid zijn ten principale een door Nederland gehanteerd «plafond» te accepteren, valt zeer te betwijfelen. Ook in dit geval is Nederland dus afhankelijk van unanieme steun in de CCR.

Wel ben ik bereid om een voorstel te ontwikkelen voor een werkbare en begrijpelijke standaardprocedure voor toepassing van de hardheidsclausule in de CCR. Een dergelijke standaardprocedure bestaat nu nog niet. Een Nederlands voorstel zal door alle CCR lidstaten moeten worden aangenomen.

### **Kleine schepen in relatie tot CCR bepalingen**

Gevraagd werd naar de gevolgen van de CCR overgangsbepalingen voor met name de kleinere schepen.

Ook hierop ben ik in mijn brief van 18 december 2012 ingegaan. Ik heb uw Kamer aangegeven dat uit het onderzoek dat ik in 2011 heb laten uitvoeren is gebleken dat schepen van vóór respectievelijk 1976 en 1995 tussen nu en 2041 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenvaartschepen te blijven voldoen. Met name de bepalingen die in 2035 van kracht worden, vragen grote investeringen. Alhoewel de overgangsbepalingen voor alle binnenvaartschepen gelden, zullen de benodigde investeringen voor (oude) kleinere schepen veelal moeilijker te dragen zijn. Daarom span ik mij maximaal in om binnen de CCR werkbare alternatieven te onderzoeken voor die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden. Daarbij wil ik ook kijken naar bijvoorbeeld de mogelijkheid van uitzonderingen voor familiebedrijven zonder personeel. Daarvoor heb ik wel de unanieme steun van de andere CCR landen nodig.

### **Betaling inzameling huisvuil**

Gevraagd werd naar de grondslag voor de voorgenomen betaling voor de afgifte van onder meer huisvuil, en of hierbij niet sprake is van dubbel betalen.

Het afvalabonnement dat per 1 juli 2013 wordt ingevoerd, heeft uitsluitend betrekking op de inzameling van Klein Gevaarlijk Afval (KGA), huisvuil en overig bedrijfsafval via de rijksinfrastructuur, dus bij sluizen en langs rijksvaarwegen. De inzameling in de havens en de betaling daarvan via het havengeld blijft ongewijzigd. Als schippers nu gewend zijn om hun afval in havens af te geven, en daar voor te betalen via het havengeld, dan kan men daarvoor blijven kiezen.

De nu nog gratis inzameling op sluizen en langs rijksvaarwegen moet op grond van het, door uw Kamer geratificeerde Scheepsafvalstoffenverdrag, door de vervuiler zelf betaald gaan worden. Daarvoor wordt een vrijwillig abonnement ingevoerd, beheerd door de stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). Het abonnement is voor vrachtschepen één vast bedrag per jaar. De sector is betrokken geweest bij de totstandkoming van het verdrag.

Schippers zijn niet verplicht om zich te abonneren. Zij kunnen er ook voor kiezen om huisvuil alleen in havens te blijven afgeven. Alleen als men de afvalvoorzieningen op sluizen en langs rijksvaarwegen wil gebruiken, heeft men een abonnement nodig, waarvoor men vanaf 1 juli as. moet gaan betalen. De hoogte van het abonnement staat in redelijke verhouding tot de ingezamelde hoeveelheden afvalstoffen en zal bovendien jaarlijks worden geëvalueerd. Qua structuur en kosten sluit deze systematiek goed aan bij vergelijkbare sectoren. Ook voor het midden- en kleinbedrijf aan de wal geldt dat huishoudelijk afval van het bedrijf als bedrijfsafval tegen betaling moet worden afgevoerd. In juni 2012 heeft definitieve besluitvorming plaatsgevonden op internationaal niveau over de implementatie van het verdrag ten aanzien van deze afvalstoffen.

Direct hierna is overleg gestart met de brancheorganisaties over het abonnementensysteem. Mijn ministerie heeft de binnenvaartsector per brief geïnformeerd over bovengenoemd voornemen. Binnenkort wordt

een voorlichtingsbijeenkomst gehouden, waarbij de sector nog inhoudelijk kan reageren op het beoogde abonnement.

### **Mededingingswetgeving**

De vraag werd gesteld of de mededingingswetgeving wel voldoende is toegesneden op crisissituaties, zoals nu in de binnenvaart.

De mededingingswetgeving is erop gericht beperkingen van de concurrentie te voorkomen, zodat markten beter functioneren, en zorgt ervoor dat consumenten een goede prijs-kwaliteitverhouding krijgen. De mededingingswetgeving beschermt dus zowel de concurrentie als de eindgebruiker. In tijden van crisis zijn deze regels net zo goed van belang. Beperking van de concurrentie kan herstel van de economie en de positie van de consument schaden.

Het mededingingsrecht biedt ruimte voor bijvoorbeeld criskartels, maar alleen als dat een structureel probleem oplost, tot efficiëntieverbeteringen leidt waar ook consumenten van profiteren, niet verder gaat dan noodzakelijk en er voldoende concurrentie over blijft. De beoordeling of zulke initiatieven binnen de mededingingsregels geoorloofd zijn, is aan bedrijven zelf. De toezichthouder geeft daarbij wel zo veel mogelijk richtlijnen en bij nieuwe rechtsvragen bestaat de mogelijkheid om de NMa om een informele zienswijze te vragen. Zo heeft de NMa bijvoorbeeld eerder haar informele zienswijze gegeven over de Oplegeregeling Crisisberaad Binnenvaart.

### **Infrastructuur**

Meerdere vragen zijn gesteld over infrastructurele voorzieningen, met name Eemshaven, sluis Eefde, de Twentekanal en ligplaatsvoorzieningen, in de meeste gevallen in verband met de invulling van bezuinigingen. In antwoord

hierop meld ik u dat ik op het moment in gesprek ben met regionale bestuurders over mijn voorstel om de bezuinigingen uit het Regeerakkoord in te passen. Na mijn laatste overleg hierover stuur ik mijn definitieve voorstel naar uw Kamer. Op 8 april a.s. is hierover een Notaoverleg MIRT gepland. De tijdens het AO op 6 februari gestelde vragen, kunnen dan aan de orde komen.

### **Toezegging vervolgonderzoek markttransparantie binnenvaart**

Ik maak van de gelegenheid gebruik om nog mijn toezegging tijdens het AO te bevestigen om een vergelijkende studie te verrichten naar de transparantie van de rol van tussenpersonen in de binnenvaart en enkele andere relevante economische sectoren, binnen en buiten de transportsector. Ik zal deze vergelijkende studie in samenspraak met de sector, bij monde van Binnenvaart Logistiek Nederland i.o. verrichten. Ik verwacht over de resultaten ervan na de zomer te kunnen berichten.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus