

Huizinga-Heringa

In de motie-Roemer c.s. op stuk nr. 11 staat "verzoekt de regering om iedere aanbestede van iedere vorm van contractvervoer te verplichten om een onafhankelijke monitoring te organiseren, die er op toeziet dat de gestelde eisen uit het contract worden nageleefd en hier op jaarlijkse basis een openbaar rapport over op te stellen". Dit heeft ook te maken met die kwaliteit. Wij hebben de Kamer laten zien waar daarmee al rekening gehouden wordt, in welke wetten dat wel geregeld is en in welke niet. Ook hiervan wil ik zeggen: laten wij eerst eens afwachten wat er gebeurt. Wij weten dat de decentrale overheden en iedereen die betrokken is bij het contractvervoer buitengewoon ontevreden zijn over hoe het gaat en over de kwaliteit. Wij weten dat er een grote wil is in de samenleving om dit aan te pakken en de kwaliteit te verbeteren. Wij geven met dit handboek een handvat. Laten wij eerst eens kijken hoe het gaat. Laten wij iedereen de kans geven om te laten zien dat de kwaliteit in het contractvervoer echt veel beter kan. Lukt dat niet, dan kunnen wij met deze wettelijke verplichtingen gaan werken. Voorlopig ontraad ik daarom aanneming van deze motie.

□

Staatssecretaris **Bussemaker**: Voorzitter. Mij resten nog twee moties. In de motie-Roemer c.s. op stuk nr. 9 wordt de regering verzocht, decentrale overheden te verplichten om gebruikersgroepen in het contractvervoer nadrukkelijk te betrekken bij een aantal onderdelen. Ik ontraad aanneming van deze motie, precies in de lijn van mijn collega van Verkeer en Waterstaat toen zij de vorige motie ontraadde. Het toezicht maar ook het opstellen van bestekken en het gebruiken van contracten is vooral een lokale verantwoordelijkheid. Dat betekent dat daar samengewerkt zal moeten worden met de groepen die erbij betrokken zijn. Als het bijvoorbeeld om de Wmo gaat, geldt dat dit in samenwerking en na gesprekken met de betrokkenen aldaar gaat.

In de motie-Aptroot/Roemer op stuk nr. 14 wordt de regering verzocht om van gemeenten, AWBZ-instellingen en zorgverzekeraars te eisen dat er voor 1 juli 2009 een goede klachtenregeling is, inclusief een jaarlijkse rapportage van de klachten. Ook aanneming van deze motie moet ik ontraden. Er is al heel veel geregeld in bestaande sectorwetgeving, bijvoorbeeld voor de Wmo, de AWBZ en de Zorgverzekeringswet. Dat hebt u kunnen lezen in een eerdere brief aan de Kamer. Dit betekent dat als er klachten zijn, er vaak al binnen instellingen en binnen die wetgeving regelingen bestaan waarbij mensen terecht kunnen met hun klacht. Dat betreft dus niet alleen vervoer; het kunnen ook klachten over andere onderdelen zijn. Het lijkt mij dan ook onwenselijk om dat heel ver uit elkaar te halen.

Desalniettemin zijn wij wel bereid om het overzicht mee te nemen in het handboek, zodat in ieder geval gestimuleerd wordt dat er iets wordt gedaan met klachten. Ik ben het namelijk helemaal met de indieners eens dat dit van het allergrootste belang is. Omdat wij daarbij afhankelijk zijn van de sectorwetgeving, kan ik dus niet toezeggen dat er een klachtenrapportage centraal beschikbaar zal komen. Ik kan het wel meenemen in het handboek en daarmee een extra stimulans organiseren om rekening te houden met een serieuze klachtenregeling en klachtenafhandeling.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik waardeer het dat de staatssecretaris ons al een flinke stap tegemoetkomt. Wij willen allemaal een beetje de vinger aan de pols houden. Wij zijn er tegen om alles meteen terug te halen naar het Rijk. Een goede manier om de vinger aan de pols te houden, is om overzicht te krijgen op een manier, een rapportage, die wij graag aan de regering overlaten. Daarvoor moet wel iedereen meedoen. Ik hecht er dus aan dat wij zeggen dat iedereen die contractvervoer levert een klachtenregeling moet hebben en op een verantwoorde manier, zo simpel mogelijk, moet rapporteren over het aantal klachten en hoe deze klachten zijn afgehandeld. Zo krijgen wij een beeld. Waarom zouden wij niet zorgen dat wij in ieder geval de ellende compleet in beeld krijgen? Misschien valt die ellende dan – ik hoop het – wel mee.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Laten wij hopen dat daar dan ook een aantal positieve ervaringen tussen zitten. Dat gebeurt namelijk ook nog weleens, dat mensen blij en dankbaar zijn voor wat er is geregeld. Voor zover het kan zonder heel veel extra bureaucratie en zonder weer nieuwe verantwoordelijkheden naar het Rijk toe te halen die bewust op andere niveaus zijn gelegd, vind ik het geen bezwaar om over klachten te rapporteren. Er is in ieder geval bij mij geen enkele vorm van verzet of onwil om die klachten inzichtelijk te maken. Als er klachten zijn, moeten wij deze serieus nemen. Dat betekent ook dat je ze moet willen kennen. Je moet er echter wel rekening mee houden dat het vervoer vaak onderdeel is van een heel andere keten, waarover mensen ook klachten kunnen hebben. Daar hebben wij in het AO al uitgebreid over gesproken. In zo'n geval is het wel handig als een klacht bijvoorbeeld bij een AWBZ-instelling terecht komt, die een goede klachtenprocedure voor alle vormen van klachten binnen die instelling moet hebben. Nogmaals, ik ben bereid om te doen wat wij kunnen en ook om het mee te nemen in een handboek.

Wat de heer Aptroot vraagt, betekent echter wel dat wij aan 3000 zorginstellingen in meer dan 400 gemeenten en aan meer dan 100 ziekenhuizen gaan vragen om dat allemaal te rapporteren. Dat moet dus niet eindigen in een enorm bureaucratisch proces, terwijl de verantwoordelijkheden om er iets aan te doen, vervolgens elders liggen. Binnen al die randvoorwaarden ben ik dus bereid om na te gaan wat er meegenomen kan worden, maar ik laat de verantwoordelijkheid wel daar waar wij haar bewust hebben gelegd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank beide staatssecretarissen voor de beantwoording. Volgende week dinsdag zal over de moties gestemd worden.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 3 februari 2009 over de **binnenvaart**.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is geen nieuws als ik zeg dat de transportsector het in deze tijd moeilijk

Roemer

heeft, maar zeker de binnenvaart heeft ons op dit moment hard nodig. De binnenvaart heeft de politiek altijd hard nodig om ervoor te zorgen dat hij vooruit kan blijven gaan.

De laatste jaren heeft de binnenvaartsector voortdurend gewezen op het feit dat de zogenaamde CCR-regels, die voor een groot gedeelte van de schepen al in 2010 verplicht worden, tot enorme problemen kunnen leiden, vooral bij de kleinere schepen. Om te voldoen aan de eisen, moet er gigantisch in schepen worden geïnvesteerd. Soms bedragen de investeringen wel het drievoudige van de dagwaarde van zo'n klein schip. Dat is onredelijk en voor veel schippers onhaalbaar. Maar zeker in deze tijd van economische recessie maken al die extra investeringen en aanpassingen het voor de gehele binnenvaartsector heel moeilijk. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige financiële crisis grote effecten heeft op de transportsector en daarmee ook op de binnenvaart;

constaterende dat het voor ruim 2700 met name kleine binnenvaartschippers financieel zeer lastig tot onmogelijk is om op korte termijn te voldoen aan de CCR-richtlijnen;

overwegende dat juist deze kleine binnenvaartschippers van vitaal belang zijn voor het transport over water tot in de kleine haarvaten van ons vaarweginstelsel;

verzoekt de regering om erop toe te zien dat de deadline van 2010 om te voldoen aan de CCR-eisen voor alle schepen gebouwd voor 1976 wordt opgeschort tot minimaal 2015;

verzoekt de regering tevens om zich in Europees verband ferm in te zetten voor eenzelfde opschorting op Europees niveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (30523).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over de noodzaak voor schippers van voldoende vracht tegen een eerlijke prijs. Het huidige systeem van vrachtverdeling zorgt voor veel problemen onder met name kleine schippers. Een modern systeem van evenredige vrachtverdeling voor vooral deze groep kan voor zeer veel verbetering zorgen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er uitzonderingen mogelijk zijn binnen de Europeesrechtelijke beperkingen om evenredige vrachtverdeling mogelijk te maken;

constaterende dat in Frankrijk momenteel een systeem van evenredige vrachtverdeling operationeel is;

overwegende dat het voortbestaan van ten minste 2700 kleine binnenvaartschippers afhangt van voldoende vracht tegen een eerlijke prijs;

overwegende dat voor afzenders transportzekerheid essentieel is;

verzoekt de regering om met een voorstel te komen voor een modern systeem van evenredige vrachtverdeling voor kleine binnenvaartschepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (30523).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De economische crisis zal de transportsector keihard gaan treffen en dus ook de binnenvaartschippers zullen het heel moeilijk gaan krijgen. Beladingsgraden lopen enorm terug. Er lopen nu halflege zeeschepen binnen. Dat zal natuurlijk grote consequenties hebben. Als wij nu de binnenvaartschippers, die vaak kleine ondernemers zijn, waarbij het grootkapitaal hun schip is, opzadelen met verplichte nieuwe, zware investeringen door nieuwe regels, dan zouden wij helemaal gek zijn. Wij willen een sector reddend en niet opzadelen met nieuwe regels en nieuwe investeringen.

Als de schippers dan naar de bank stappen en om een lening vragen van bijvoorbeeld € 50.000, omdat de nieuwe regels hen verplichten om te investeren in hun schip, dan zegt die bank natuurlijk "nee". Op dit moment staan de banken niet te trappelen met kredieten. Het zou bedrijfseconomisch zeer onverantwoord zijn om de schippers daar nu mee op te zadelen. Ik heb namens mijn fractie de staatssecretaris dan ook gevraagd om aan te geven om hoeveel schippers het gaat en of het voor de schippers uit bedrijfseconomische oogpunt wel mogelijk is om aan de regels te gaan voldoen. Het erge is dat de staatssecretaris mij geen antwoord kon geven. Zij wist niet hoe het stond met de bedrijfsvoering van de schippers. Dat heeft ons met stomheid geslagen. Gelukkig heeft de staatssecretaris aangegeven alsnog met de sector te zullen overleggen en deze vragen te zullen beantwoorden. Voordat deze vragen beantwoord zijn, kunnen wij natuurlijk nooit instemmen met het opleggen van zwaardere regels. Daarom hebben wij de motie van de SP mee ondertekend om op die manier te voorkomen dat de schippers last krijgen van deze regels.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Dit VAO spitst zich toe

Roefs

op de positie van de mensen met een klein schip. Na het AO van vorige week hebben wij een brief ontvangen van de ASV, de Algemene Schippersvereniging, waarmee de staatssecretaris, de PvdA en het CDA er aardig van langs krijgen. Ik vraag de staatssecretaris om te reageren op een drietal uitspraken uit de brief.

De eerste uitspraak is: De cijfers zijn wel bekend. De staatssecretaris ontkende dit in het AO.

De tweede uitspraak: Er voldoet nog geen enkel schip aan de eisen, terwijl dit een belangrijk argument was om niet voor uitstel te pleiten.

De derde luidt: Bijna iedereen, 99% van de Nederlandse binnenvaartvloot gericht op het goederenvervoer, beschikt al over een Rijnvaartcertificaat. Dus voor bijna iedereen gaan straks de veiligheidsregels gelden, terwijl wij gezegd hebben dat de noord-zuidvaart hier geen last van zou hebben.

Inderdaad, de PvdA had zich de uitvoering van de hardheidsclausule anders voorgesteld. Dat bleek ook tijdens het AO. De heer Aptroot zal daarom straks een motie van hem en mijzelf indienen om daarmee een andere inhoud aan die clausule te geven. Wij zijn zeer benieuwd naar de antwoorden van de staatssecretaris. Daarna zullen wij ons beraden en ons standpunt bepalen.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Alles wat er aan nieuwe veiligheidseisen bij met name de binnenvaart op ons afkomt, is niet negatief. Bovendien: of wij willen of niet, als er op een gegeven moment iets is afgesproken, als deadlines zijn vastgesteld en termijnen zijn aangegeven waarin het besluit moet worden uitgevoerd, dan kunnen wij niet anders dan die afspraken nakomen. Wat dat betreft moet je soms iets accepteren. Gelukkig is er de mogelijkheid van het werken met een hardheidsclausule. Met veel anderen zien wij dat het voor sommige schippers met oudere, kleine schepen niet mogelijk is om aan de eisen te voldoen. De staatssecretaris heeft het ook goed omschreven: als het technisch eigenlijk niet uitvoerbaar is of als de kosten onevenredig hoog zijn, dan zou men de betrokkenen een ontheffing moeten geven. Wij vragen ons echter af of die regeling goed genoeg werkt, of je niet de situatie krijgt waarin de boel eigenlijk al is afgekeurd zonder dat je voorafgaande aan de keuring met de inspectie hebt kunnen overleggen over de toestand. Als dat wel mogelijk zou zijn, zou je samen tot een eventueel gebruik van de hardheidsclausule kunnen komen. Daarom dien ik mede namens collega Roefs van de Partij van de Arbeid een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Binnenvaartregeling voor kleinere oudere vrachtschepen problemen kan opleveren;

voorts overwegende dat hiervoor de hardheidsclausule is bedoeld waarop eigenaren van schepen een beroep kunnen doen als een nieuwe eis technisch moeilijk of niet realiseerbaar is of als deze tot onevenredig hoge kosten leidt;

constaterende dat er van de hardheidsclausule nog geen gebruik is gemaakt, mede omdat dit kennelijk niet mogelijk is voordat sprake is van het afkeuren van een schip;

verzoekt de regering, de hardheidsclausule zo te hanteren dat eigenaren van schepen voorafgaand aan de keuring voor het certificaat van onderzoek een beroep op de hardheidsclausule kunnen doen;

verzoekt de regering voorts, de Inspectie Verkeer en Waterstaat opdracht te geven, coulant om te gaan met de beroepen van eigenaren van kleinere oudere vrachtschepen op de hardheidsclausule,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (30523).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Zou voor de heer Aptroot een puur bedrijfseconomische reden voldoende moeten zijn om een beroep te kunnen doen op de hardheidsclausule? Ik denk dus aan de situatie waarin de redenen die hij met de motie noemt niet gelden. Het gaat mij om de situatie waarin de schipper zegt: gelet op mijn teruglopende beladingsgraad, kan ik op dit moment gewoon niet betalen. Zou hij dat een goede reden vinden voor het gebruik van de hardheidsclausule?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik lees in ieder geval in de regeling dat het gaat om de situatie waarin sprake kan zijn van het technisch niet of nauwelijks kunnen voldoen aan de eisen en van onevenredig hoge kosten. Bij het bepalen of de kosten onevenredig hoog zijn, neem je een aantal zaken in aanmerking, zoals de waarde en de nog te verwachten levensduur van het schip. Er kunnen ook economische redenen zijn. Iemand kan het voornemen hebben om nog twee, drie jaar te varen en om dan met pensioen te gaan. Wij willen een coulante behandeling daarvan, maar vinden wel dat die eerlijk moet zijn. Het kan niet zo zijn dat iemand die, vergeleken bij zijn collega's, misschien een slecht gerund bedrijf heeft, niet aan de nieuwe regels hoeft te voldoen, terwijl een andere eigenaar met eenzelfde schip er wel aan moet voldoen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp dat het antwoord op mijn vraag "nee" is. U vindt niet dat een schipper die op het randje van een faillissement staat, omdat zijn beladingsgraad terugloopt en omdat zijn klanten minder te vervoeren hebben, op dat moment kan zeggen dat hij die investering niet kan doen. U zegt dat hij dan maar failliet moet gaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat de heer Madlener nu zegt, is heel gek. Als alleen de financiële toestand van de eigenaar van het schip leidend zou zijn, zouden veiligheidseisen alleen gelden voor mensen die een goed draaiend bedrijf hebben. Als mensen bijvoorbeeld idioot hoge kosten hebben of in goede jaren alles hebben uitgegeven en dan opeens in de problemen zitten, zouden zij niet aan de eisen hoeven te voldoen. Het al of niet goedkeuren van een auto bij een apk heeft ook niet

Aptroot

te maken met de financiële toestand van de eigenaar. Desondanks vinden wij dat men, gezien het feit dat het om oude, kleine schepen gaat, coulant moet omgaan met die onevenredig hoge kosten. Die coullance kan bijvoorbeeld te maken hebben met de leeftijd van de eigenaar.

De heer **Roemer** (SP): Als je coullance wilt betrachten, zit je al heel snel op het snijvlak met willekeur. Dat willen wij natuurlijk voorkomen. Ik zal een voorbeeld noemen. Ik was op een oud schip dat licht getint glas in de kajuit had. Ik zou niet weten waarom, maar dat glas moet eruit, met alle kosten van dien. Wij vragen ons af of dat soort zaken zo wel moet. Is de heer Aptroot het met mij eens dat het zinvoller is om ervoor te pleiten, zeker in de huidige economische recessie en met de dalende inkomsten en vracht, het uit te stellen tot 2015? Laten wij dan kijken of de zaken zoals hij ze voorstelt, op dat moment reëel zijn.

De **voorzitter**: Ik herinner een ieder aan het feit dat de tijd om een interruptie te plaatsen een halve minuut is.

De heer **Roemer** (SP): Wij blijven netjes binnen het half uur, dus wij compenseren dat wel.

De **voorzitter**: Ik vind het toch goed om u eraan te helpen herinneren. Als u zorgt dat wij stipt om 18.30 uur klaar zijn, ben ik als was in uw handen.

De heer **Aptroot** (VVD): De vraag of een beetje getint glas nu zo gevaarlijk is, staat los van het gebruik van de coullanceregeling. De regeling geldt in principe voor iedereen. Wij vinden het juist heel goed dat de coullanceregeling maatwerk biedt, maar wel op basis van twee strikte criteria, zoals ik zojuist heb verwoord. In principe willen wij natuurlijk dat iedereen een veiliger schip krijgt. Er zijn echter twee uitzonderingsgronden om coullance te betrachten.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb de heer Aptroot gevraagd of het niet zinvol is om in een economische recessie de hele zaak op te schuiven. De schippers hebben het economisch gezien nu heel moeilijk en dan krijgen zij dit er nog bij. Heeft de heer Aptroot daar geen oren naar?

De heer **Aptroot** (VVD): Je zou in deze tijd heel veel willen opschuiven. De VVD-fractie krijgt veel berichten van schippers die hun schip hebben aangepast. U kunt wel dat wel ontkennen, maar het is wel zo. Wij vinden dat het eerlijk moet. Dan zou u ook moeten voorstellen om met terugwerkende kracht voor die mensen de investeringen ongedaan te maken. Dat lijkt mij ook niet erg handig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. In ons laatste AO rond de binnenvaart hebben wij heel goede zaken gedaan met de staatssecretaris. Zij heeft verschillende toezeggingen gedaan, onder andere over de herziening AIS-subsidie en het beperken van een verplichte vaartijd voor zij-instromers.

Voor mijn fractie is één heikel punt blijven liggen, namelijk de CCR-regels, die ingaan vanaf 2010. Ook de CDA-fractie vindt dat wij ons met de huidige crisis

moeten afvragen of wij sommige dingen naar voren moeten halen of sommige dingen naar achteren kunnen schuiven. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met het afschaffen van de overgangsbepalingen zowel in Straatsburg (CCR) als in Brussel een traject is ingezet dat moeilijk te keren is;

constaterende dat de reactie van de CCR en de Nederlandse overheid op de brief van de sector met betrekking tot de gesignaleerde knelpunten onvoldoende bevredigend is;

overwegende dat de binnenvaart bovenop de economische crisis getroffen wordt door lastendruk;

verzoekt de regering om, gelet op de economische crisis en de ongewisse duur daarvan, een voorlopig uitstel van de termijnen van 2010 en 2015 van de overgangsbepalingen mede te bewerkstelligen;

verzoekt de regering tevens om met de binnenvaartsector in overleg te treden over de door ESO en EBU gesignaleerde knelpunten en toepassing van de hardheidsclausule,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (30523).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de heer De Rouwe voor het voorlezen van deze motie. Kan hij aanduiden wat in de strekking het verschil is met de door mij ingediende motie?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik constateer allereerst dat er meer overeenkomsten tussen de moties zitten dan verschillen. Ik kende de motie van de heer Roemer vooraf niet. Het lijkt mij goed om na te gaan op welke punten de moties verschillen en misschien kunnen wij tot een gezamenlijke motie komen. Ik zeg daar wel bij dat ik eerst het verloop van het debat wil afwachten. Wij staan hier om te debatteren met het kabinet. Ik wacht de reactie van het kabinet af en afhankelijk daarvan kunnen wij bepalen waar wij misschien met zijn allen staan vandaag.

De heer **Aptroot** (VVD): Het eenzijdig toepassen door Nederland van wat in de motie wordt gevraagd, namelijk het niet voldoen aan de eisen van de CCR, betekent toch dat al die schepen de Rijn niet mogen opgaan? Geven wij hiermee niet een aardigheidje weg als blijkt dat al die schepen eigenlijk in een belangrijk deel van Nederland niet meer kunnen functioneren?

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie pleit niet voor

De Rouwe

een eenzijdige afspraak. Wij pleiten ervoor – en ik vermoed de heren Roemer en Madlener ook – om binnen CCR-verband juist tot nieuwe afspraken te komen. Misschien was dat nog niet duidelijk, maar de CDA-fractie pleit ervoor om het binnen CCR-verband te regelen. Mijn fractie realiseert zich dat dit niet gemakkelijk is. Dat constateren wij ook in de motie, maar ik vind het op zijn minst goed om de regering te verzoeken binnen CCR-verband zich achter het pleidooi van mijn fractie te scharen.

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens mij creëert u een groot probleem. Dat begrijp ik nog wel van twee oppositiefracties. Ik vind het sympathiek wat PVV en SP voorstellen. Het is heel aardig dat u hetzelfde doet, maar dan moet u ook dapper zijn. Misschien volg ik u dan ook nog wel, maar dan zou ik zeggen: steun royaal de voorstellen van PVV en SP. Zij hebben het ook tijdens het algemeen overleg zo stevig gevraagd, maar daar was het CDA ontzettend stil.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Aptroot noemt hier een probleem dat hij niet duidt. Ik kan dus ook niet nagaan waar hij precies op doelt. De CDA-fractie heeft tijdens de inbreng verschillende punten naar voren gebracht waarover zij heel tevreden is. Ik ben het algemeen overleg begonnen met de complimenten voor de inzet van de heer Roemer. Ik merk nu dat de heer Roemer en ik mogelijk punten van overeenstemming hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Eerst beantwoord ik de vragen van mevrouw Roefs en daarna ga ik in op de moties.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat de ASV zegt dat de cijfers wel bekend zijn en dat de staatssecretaris zegt dat ze niet bekend waren. Welke cijfers zijn nu bekend? Er is in 2000 een onderzoek gedaan door een Duits onderzoeksbureau. Dat heeft voor alle schepen van de Rijnvloot bekeken wie op dat moment van welke overgangsregelingen gebruikmaken. Die cijfers zijn er dus, maar ze dateren uit 2000. Dat cijferonderzoek is toen gedaan, omdat het een buitengewoon ingewikkelde zaak is om dat helder te krijgen. Op basis van dat onderzoek is in 2003 besloten tot die overgangsregelingen, zoals die toen in de wet zijn opgenomen. Wij spreken er nu niet over omdat er nieuwe regelingen zouden zijn, zoals de heer Madlener ook nu weer zegt. Het zijn gewoon de regelingen die wij in 2003 hebben afgesproken, op basis van dat grootscheepse onderzoek in 2000, en die wij nu overbrengen naar deze Binnenvaartwet, omdat wij nu een nieuwe Binnenvaartwet hebben. Van nieuwe regelingen is geen sprake. Die cijfers zijn er dus.

In het algemeen overleg is gevraagd om de cijfers betreffende de vragen: hoeveel schepen voldoen op dit moment aan welke veiligheidseisen en wie maakt nog van overgangsregelingen gebruik? De gegevens over de situatie op dit moment zijn er niet, zo heb ik gezegd. Noch de ASV heeft die gegevens. De cijfers die de heer Roemer in het AO presenteerde en die naar de andere woordvoerders zijn toegestuurd – zo begrijp ik – slaan alleen maar op het aantal schepen van verschillende klassen in Nederland. Die cijfers geven echter geen helderheid over de vraag welke schepen op dit moment

van welke overgangsregeling gebruikmaken. Ik heb toegezegd om te bekijken of ik de Kamer daar inzicht in kan geven. Het is niet vreemd dat het noch bij het ministerie, noch bij de AVS, noch bij de branche zelf bekend is om hoeveel schepen het gaat. Dat is niet vreemd, maar ik begrijp wel dat wij in deze situatie graag willen kijken of het mogelijk is om daar enig inzicht in te krijgen. Vandaar mijn toezegging om daarop actie te ondernemen.

De tweede opmerking van mevrouw Roefs luidt: er wordt gezegd dat nog geen enkel schip aan de eisen voldoet, wat een belangrijk argument is. Er zijn wel degelijk schepen die voldoen aan alle overgangsbepalingen – dat zei de heer Aptroot ook – en dat blijkt ook bij de keuringen van de IVW en bij het aanvragen van certificaten. Dus het is absoluut niet zo dat nog geen enkel schip aan de eisen voldoet.

Dan kom ik op het laatste punt. Van de Nederlandse binnenvaartvloot die is gericht op het goederenvervoer, zou al 99% beschikken over een Rijnvaartcertificaat, dus voor bijna iedereen zouden de veiligheidsregels gelden. Ook dat is niet zo. Er is een substantieel aantal schepen zonder Rijnvaartcertificaat. Dat aantal is zeker groter dan de 1% die uit de vraag van de ASV zou blijken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de certificaten en de overgangsregeling. Eigenlijk zou je hieraan moeten voldoen in 2010. Dus als je nu een nieuw certificaat aanvraagt, heb je dan nog 7 jaar de tijd om eraan te gaan voldoen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is inderdaad waar. Het is een feit dat je pas in 2016 hoeft te voldoen aan de overgangsregeling als je voor 1 januari 2010 een certificaat aanvraagt. Als je het certificaat aanvraagt na 1 januari 2010, dan moet je op dat moment voldoen aan de overgangsregeling. Er is niet een bepaalde termijn waaraan je bent gebonden. Het is niet zo dat je alleen een nieuw certificaat mag aanvragen wanneer het oude afloopt. Dat mag je ook eerder doen. Dat is dus inderdaad waar.

Ik wil nu ingaan op de motie-Roemer/Madlener (30523, nr. 28), waarvan het dictum luidt: "verzoekt de regering om erop toe te zien dat de deadline van 2010 om te voldoen aan de CCR-eisen voor alle schepen gebouwd voor 1976 wordt opgeschort tot minimaal 2015; verzoekt de regering tevens zich in Europees verband ferm in te zetten voor eenzelfde opschorting op Europees niveau".

Wat de heren Roemer en Madlener vragen is in feite niet mogelijk. Wij hebben een CCR, die bij unanimitéit regels vaststelt. Wij geven certificaten af op grond van die regels. Wij zouden schippers opzadelen met een in andere landen ongeldig certificaat als wij in Nederland zeggen: wij veranderen die regels eenzijdig en geven een certificaat af, ook al voldoe je niet aan de regels van de CCR. Dat kan niet. Daarbij is het goed, te bedenken dat als een schipper echt inziet dat het lastig wordt om aan die regels te voldoen, hij dan contact zou kunnen opnemen met de IVW om vragen te stellen over de hardheidsclausule. Dit hoeft immers niet samen te gaan met het aanvragen van een nieuw certificaat, want dat kan ook daarvoor gebeuren. Je kunt natuurlijk ook denken: laat ik dan dat certificaat eerder aanvragen, omdat dit mij meer tijd geeft om voor 2016 aan de overgangsregels te voldoen.

Huizinga-Heringa

De ruimte voor de schippers om echt hun situatie te bekijken en op een goede manier een nieuw certificaat aan te vragen, is er op alle mogelijke manieren. Het is niet mogelijk dat Nederland eenzijdig zegt: wij gaan de certificaten afgeven op grond van regels die wij zelf vaststellen. Dat is wel mogelijk, maar dan is er sprake van een ongeldig certificaat.

Verder wordt de regering in de motie verzocht, zich tevens in Europees verband ferm in te zetten voor eenzelfde opschorting op Europees niveau. Willen wij andere landen ervan overtuigen dat wij deze overgangsbepalingen zouden moeten opschorten, dan moeten wij dat doen in de Rijncommissie, en daar worden besluiten enkel op basis van unanimiteit aangenomen. Ik weet al dat onze buurlanden hier niet echt veel voor voelen. De kans dat dit gaat lukken, is buitengewoon gering. Wij kunnen ons ook in Europees verband voor alles inzetten, maar praktisch gezien zal veel meer tijd nodig zijn – langer dan dat hopelijk de kredietcrisis zal duren – om de Europese regels wat dat betreft te veranderen. Ik zou op een pragmatische, coulante wijze met de hardheidsclausule willen omgaan, zoals ook in de motie-Aptroot/Roefs op stuk nr. 30 wordt verzocht. Daarbij moeten binnenvaartschippers goed nadenken over de vraag wanneer zij het certificaat aanvragen, of dat zij daarmee tot 2010 wachten of dat nu al doen. Dit biedt echt heel veel ruimte.

De aanneming van de motie-Roemer/Madlener op stuk nr. 28 ontraad ik, omdat het opschorten tot 2015 onmogelijk is. Ook voor wat betreft het overige ontraad ik de aanneming ervan.

Ik kom te spreken over de motie-Roemer op stuk nr. 29 waarin wordt verzocht, met een voorstel voor een modern systeem van evenredige vrachtverdeling voor kleine binnenvaartschepen te komen. De heer Roemer zegt dat in Frankrijk momenteel zo'n systeem operationeel is. Het systeem in Frankrijk betreft een particulier systeem. Volgens Europese regels is een afwijking van hetgeen in de richtlijn is opgenomen, alleen mogelijk als de gehele sector het ermee eens is. In Nederland is het niet zo dat de gehele sector een andere vrachtverdeling wil. Dit lijkt mij dus een onbegaanbare weg. De aanneming van deze motie ontraad ik daarom.

De heer **Madlener** (PVV): Oude regels die in 2003 zijn afgesproken, maar in 2010 zullen ingaan, worden uiteraard gevoeld als nieuwe regels. Ik neem aan dat de staatssecretaris dat met mij eens is. Je zal je schip maar moeten aanpassen aan de nieuwe regels. De schippers worden nu op kosten gejaagd. Er is juist in de transportsector op dit moment een enorme crisis aan de gang. Ik heb daarom twee vragen. In de eerste plaats, wil de staatssecretaris zich verdiepen in de bedrijfsvoering van de schippers, kleine ondernemers met veel kapitaal, en wil zij de Kamer op de hoogte stellen van de stand van zaken? In de tweede plaats, wil zij de hardheidsclausule ook van toepassing verklaren, als er bedrijfseconomisch gezien gewoon geen mogelijkheid voor schippers is om die aanpassing te doen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb zojuist al aangegeven dat ik op de hardheidsclausule zo direct terugkom. Er is geen sprake van nieuwe regels, omdat schippers al vanaf 2003 weten waar zij aan toe zijn. Zij kunnen zich daardoor voorbereiden, omdat zij weten dat er een bepaald moment komt waarop zij aan de

veiligheidsregels moeten voldoen. Dit kan geen nieuws zijn. Ik heb zojuist uitgelegd dat er voor schippers veel mogelijkheden zijn om voor zichzelf nog ruimte te creëren: of door het moment van het aanvragen van of het vernieuwen van het certificaat, of door een beroep te doen op de hardheidsclausule. Voor wat betreft de bedrijfseconomische redenen: ik heb zojuist met interesse het debatje tussen u en de heer Aptroot gevolgd. De reactie van de heer Aptroot is ook de mijne. Je moet buitengewoon uitkijken dat oneigenlijke argumenten een rol gaan spelen bij de overweging. Ik heb u gezegd dat in het kader van het actieplan Het kleine schip nadrukkelijk ook naar de slechte economische situatie van sommige schippers wordt gekeken.

Dan kom ik op de motie van de heer Aptroot en mevrouw Roefs. In de constatering staat dat er van de hardheidsclausule nog geen gebruik is gemaakt, mede omdat dit kennelijk niet mogelijk is, voordat sprake is van het afkeuren van een schip. Dat is niet zo. Het is wel mogelijk om van de hardheidsclausule gebruik te maken al voordat er sprake is van het afkeuren van een schip. Je kunt dus uit eigen beweging aandacht vragen voor de situatie. Dat hoeft niet samen te gaan met het afkeuren op dat moment. Dan vervolgen de indieners van de motie met het verzoek aan de regering om de hardheidsclausule zo te hanteren dat eigenaren van schepen voorafgaand een beroep op de hardheidsclausule kunnen doen – dat kan dus – en om de inspectie opdracht te geven, coulant om te gaan met beroepen van kleinere, oudere vrachtschepen op de hardheidsclausule. Deze motie is mij uit het hart gegrepen. Tegelijkertijd is het echter ook de manier waarop wij daarmee omgaan en willen omgaan. Ik kan kiezen tussen: "deze motie is overbodig" en "deze motie is ondersteuning van staand beleid".

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik houd niet van overbodige moties. Zouden wij nog in een brief bevestigd kunnen krijgen dat de werkwijze is zoals de staatssecretaris nu verwoordt?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat vind ik een vreemde vraag. Ik zeg u net dat dit de werkwijze is en dan wilt u van mij een brief hebben dat het echt zo is?

De heer **Aptroot** (VVD): Daar hebt u gelijk in. Ik kijk even naar de collega-indiener, maar u hebt gelijk: dat is ook overbodig.

De **voorzitter**: Het staat in de Handelingen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het staat in de Handelingen. Wij trekken de motie hierbij in. Wij zullen de gang van zaken scherp bewaken. Als de staatssecretaris zegt dat het zo door de inspectie wordt gedaan, zijn wij daar tevreden mee.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Aptroot/Roefs (30523, nr. 30) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Hartelijk dank. De heer Aptroot zegt dat hij het scherp gaat bewaken, en ook ik zal er scherp op letten dat IVW coulant omgaat met de hardheidsclausule.

Huizinga-Heringa

Dan ligt er een motie van de heer De Rouwe, waarin de regering wordt verzocht om, gelet op de economische crisis en de ongewisse duur daarvan, een voorlopig uitstel te helpen bewerkstelligen van de termijnen 2010 en 2015 van de overgangsbepalingen. Mijnheer De Rouwe, ik heb net ook in mijn antwoord aan de heer Roemer aangegeven dat het makkelijker opgeschreven is dan in werkelijkheid voor elkaar gebracht. Onze medelanden in de CCR voelen daar niet voor. Besluiten worden met unanimitie genomen. Wij kunnen natuurlijk wel zeggen dat wij ons daarvoor inzetten, maar je moet je ook niet rijk rekenen. De situatie is zo dat een overeenstemming over uitstel van deze overgangsbepalingen niet voor de hand ligt. Tegelijkertijd – ik zeg dat nogmaals – zijn er voor schippers veel mogelijkheden om de pijn voor hen te verzachten, of door op een voor hen goed moment het certificaat aan te vragen, of door een beroep te doen op de hardheidsclausule. Ik acht deze weg beter begaanbaar dan erop inzetten dat wij anderen overtuigen van de noodzaak tot uitstel van de termijnen.

In het tweede deel van het dictum wordt de regering verzocht, tevens met de binnenvaartsector in overleg te treden over de door ESO en EBU gesignaleerde knelpunten en toepassing van de hardheidsclausule. Dit tweede gedeelte van het dictum lijkt mij uitstekend. Dat wil ik graag toezeggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA wil de staatssecretaris niet het onmogelijke vragen, maar wel het uiterste. Wij bepleiten niet om dit in Nederlands verband te doen. Dat heeft de staatssecretaris ook niet gezegd, dus dat is wel duidelijk. Tegelijkertijd vraag ik mij af wat dan de inzet is geweest bij de CCR. De berichtgeving is dat dit in 2003 is vastgesteld. Ik begreep op basis van die omstandigheden dat daar unaniem mee is ingestemd. Hoe komt de staatssecretaris dan nu bij de conclusie dat de CCR ook nu al aangeeft dat men dit niet doet? Volgens mij is dat in het debat niet eerder gewisseld.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn ambtelijke contacten geweest waarbij ook de houding in de Nederlandse Kamer aan de orde is gekomen. Daar is toen met name vanuit Duitsland, maar ook vanuit andere landen buitengewoon terughoudend op gereageerd. Natuurlijk kunnen wij altijd proberen om dingen te agenderen, maar ik zeg u wel dat de kans van slagen buitengewoon klein is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Volgende week dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.36 uur tot 20.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **de voortgang in kinderpornozen**.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Volgens de minister

waren er in 2006 geen plankzaken. In 2007 waren er 270 en inmiddels kijken wij tegen 900 zaken aan. Vijfhonderd van die zaken komen uit internationaal onderzoek en ik heb begrepen dat er inmiddels alweer tweehonderd zaken zijn uitgezet bij de bovenregionale recherche. Nu blijkt dat die zaken er al liggen sinds 1 oktober 2008. Ik vind het echt jammer dat de minister de Kamer daarvan niet eerder op de hoogte heeft gesteld.

Hoe is het mogelijk dat de minister in zijn brief van 29 april 2008 schrijft dat alle zaken met de hoogste prioriteit worden aangepakt en dat het aantal plankzaken toeneemt? Hoe is het mogelijk dat kinderpornozen op de plank blijven liggen? Is het niet gewoon een kwestie van prioritering?

Tijdens de laatste debatten had ik het gevoel dat wij allemaal op één lijn zitten, namelijk dat seksueel geweld tegen minderjarigen een van de meest ernstige misdrijven is die de wereld kent. Hoe is het dan mogelijk dat het aantal niet aangepakte zaken toe- in plaats van afneemt? Als wij dergelijke laksheid niet accepteren in het geval van terrorismedreiging, waarom doen wij dat dan wel als het om kinderporno gaat?

Voordat ik hierover verder ga, moet mij iets anders van het hart. Wellicht ontstaat nu de indruk dat ik de zedenrechercheurs die met dit thema bezig zijn, laks noem. Ik heb juist grote waardering voor het moeilijke werk dat zij doen. Zij moeten vaak tienduizenden plaatjes bekijken en beoordelen, terwijl de gemiddelde mens daarover niet eens wil praten. Zij kunnen op familiebijeenkomsten geen mooie verhalen over hun werk vertellen. Hun werk is immers altijd verdrietig, ook als de daders worden opgepakt. Zij kennen de slachtoffers namelijk niet alleen doordat er aangifte is gedaan, maar zijn voortdurend getuige van een van de meest ernstige misdaden die wij kennen. Ik vind dat zij helden zijn. Naar mijn idee is het dan ook een schande dat die rechercheurs met een magere € 1500 naar huis gaan. Het is geen wonder dat wij nagenoeg geen mensen kunnen vinden die bereid zijn om deze taak op zich te nemen. Als gevolg van de bezuinigingen worden alle "overurenkranen" dichtgedraaid. Op die manier komen die onderzoeken nooit van de plank.

Dit alles geldt in nog grotere mate voor de digitale recherche. Het gebrek aan die functionarissen is nijpend en hun kennis is broodnodig om het materiaal veilig te stellen, door te onderzoeken, netwerken te ontdekken en deze op te rollen met als doel om een eind aan het misbruik te maken.

Als een digitale rechercheur naar een privaat bedrijf stapt, verdient hij met gemak het dubbele salaris en hoeft hij al die ellende niet te zien. De inzet van die rechercheurs is in alle opzichten liefdewerk, oud papier. Ik zeg nogmaals dat ik daarvoor respect heb. Toch kan dit niet langer op deze wijze doorgaan. Wij mogen het handhaven van regelgeving die betrekking heeft op seksueel misbruik van kinderen niet laten afhangen van mensen die alleen met hart en ziel voor de zaak deze misdaden willen onderzoeken. Wij nemen nieuwe wetten aan ter bestrijding van seksueel misbruik van kinderen. Mijn fractie steunt dat. Vandaag nog hebben wij ons schriftelijk uitgelaten over de implementatie van het Verdrag van Lanzarote. Daarmee worden drie strafbepalingen toegevoegd aan het arsenaal, waaronder het strafbaar stellen van grooming. Dat is zeker nodig.

Volgens mij is wetgeving nu niet meer het probleem. Dat dit soort problemen ontstaat, is veeleer te wijten aan