

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

11 november 2008

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

CEND/HDJZ-2008/1494

Onderwerp

Kamervragen Binnenvaartregeling

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over "de Binnenvaartregeling".

1. Welk probleem wordt opgelost met deze Binnenvaartregeling?

1. De Binnenvaartregeling vervangt ruim 50 bestaande ministeriële regelingen en zes algemene maatregelen van bestuur. Deze veelheid van regelingen leidde tot een toenemende onoverzichtelijkheid van de binnenvaartwetgeving. Daarnaast is tussen de bestaande regelingen overlap en op verschillende punten inconsistentie ontstaan. Door deze regelingen onderling af te stemmen en samen te voegen worden de transparantie en duidelijkheid van de binnenvaartwetgeving bevorderd. Ook wordt met deze regeling richtlijn nr. 2006/87/EG geïmplementeerd.

2. Kunt u nadere specificatie en onderbouwing van de gevolgen van dit voorstel op de administratieve en financiële lasten geven?

2. Zoals uit de toelichting op de wet en het besluit blijkt, verandert er door de samenvoeging van drie wetten niet veel met betrekking tot de administratieve lasten.

3. Hoe verhouden de voorschriften die door het ROSR worden opgelegd zich tot de praktijk? Vinden er regelmatig evaluaties plaats, waarbij ook gekeken wordt naar de veiligheidsrisico's en de productiviteit?

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

3. De voorschriften hebben tot doel de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen. In werkgroepen van de EU en de CCR worden aan de hand van signalen uit het varende bedrijfsleven of uit de inspectie en handhaving, periodiek de technische ontwikkelingen en voorkomende onvolkomenheden besproken. Veiligheidsrisico's en effectiviteit van de maatregelen vormen onderdeel van de besluitvorming. Voorafgaand aan besluitvormingen in de CCR over het ROSR wordt de sector geconsulteerd. In werkgroepen van de EU en de CCR worden periodiek eventueel opgekomen onvolkomenheden besproken.

4. Volgens de geldende doctrine kunnen oeverstaten de beëindiging van de overgangstermijnen niet overnemen. Zijn de maatregelen niet een belemmering van de vrije uitoefening van het scheepvaartbedrijf?

4. Overgangstermijnen worden vastgelegd in internationaal verband. Nederland kan hier niet zelfstandig van afwijken. Mocht afwijking noodzakelijk blijken, dan zal dit internationaal moeten worden geregeld. De technische normen zijn geen belemmering van de vrije uitoefening van het scheepvaartbedrijf omdat gelijke gevallen aan gelijke eisen moeten voldoen, waarbij de bestaande vloot bovendien een overgangstermijn gegund wordt.

5. In hoeverre heeft het ROSR van de CCR negatieve gevolgen voor de kleinschalige scheepvaart (schepen van ca. 300 t. / 1500 t. bouwjaar tot ca. 1980)? Voorziet u dat de kleine beroepsvaart te maken gaat krijgen met aanzienlijke kosten?

5. De technische eisen van de CCR betreffen alleen de kleine schepen die gecertificeerd zijn voor de internationale Rijnvaart. Voor de overige kleine schepen, het zogenoemde Noord-Zuidverkeer, gelden overgangstermijnen tot 2024 en 2049. Kleine schepen die varen in de internationale Rijnvaart moeten net als de rest van de Rijnvaartvloot worden aangepast aan de stand van de techniek. De kosten die moeten worden gemaakt zijn net als voor elk ander schip terug te voeren op dezelfde eisen met overgangsbepalingen voor de bestaande vloot, zoals die in de CCR in 1995 zijn vastgelegd. Overgangsbepalingen geven de bestaande vloot de tijd om geld te reserveren voor de benodigde aanpassingen. Daarnaast bieden het Rosr en de richtlijn nr. 2006/87/EG de mogelijkheid om andere dan de voorgeschreven materialen, inrichtingen of uitrustingsstukken toe te staan als gelijkwaardig aan de nieuwe technische voorschriften om hetzelfde veiligheidsdoel te bereiken. Over de gelijkwaardigheid moet dan wel in het Technisch comité van de CCR en de EU een aanbeveling worden vastgesteld die het mogelijk maakt om een alternatief voor de gestelde eisen te gebruiken. De kosten verschillen per schip en zijn afhankelijk van de gekozen oplossingen. Daarnaast kennen het Rosr en de richtlijn nr. 2006/87/EG specifiek de bepaling dat wanneer na afloop van de overgangsbepalingen blijkt dat de toepassing in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt de Commissie van Deskundigen (die het onderzoek van het schip verricht) afwijkingen van de

betreffende voorschriften kan toestaan mits het veiligheidsniveau voldoende is gewaarborgd.

Zie hierover ook het antwoord bij vraag 12.

6. Klopt de informatie dat het overgrote deel van de binnenschippers nog niet voldoet aan de eisen die zijn gesteld door de CCR, die vanaf 2010 moeten ingaan? Hoeveel van alle in Nederland geregistreerde schepen voldoen op dit moment al aan de eisen van de CCR die in 2010 ingaan?

6. Ofschoon exacte informatie ontbreekt lijkt dit beeld niet juist. Het merendeel van de schepen voldoet aan die eisen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft geen inzicht in de investeringen van individuele schippers die sinds de laatste totale revisie van het RosR 1995 op de hoogte zijn van de gewijzigde regelgeving. Alle schepen van vóór 1995 maken gebruik van overgangsbepalingen en die na 1995 nieuw gebouwd zijn dienen reeds te voldoen aan de gestelde voorschriften.

7. Hoe wilt u voorkomen dat ondernemers voor een keuze komen te staan tussen het niet naleven van deze vereisten of het nemen van een financieel onverantwoord besluit?

7. De technische eisen worden gesteld omwille van de veiligheid van de scheepvaart. De techniek schrijdt voort, de maatschappelijke perceptie over veiligheid is aan verandering onderhevig en dus moeten de eisen van tijd tot tijd worden aangepast. Bestaande schepen krijgen op het moment van de afkondiging van een nieuw technisch voorschrift een overgangstermijn. Mijn beleid is er daarbij op gericht om steeds tot overgangstermijnen te komen die enerzijds tegemoetkomen aan de inspanningen die door de bestaande vloot moeten worden verricht om aan de technische eis te voldoen en anderzijds tegemoet komen aan het belang van de veiligheid die met de technische eis wordt gediend. Het is voorts aan de ondernemer om te beslissen of een investering om te voldoen aan de nieuwe eisen nog rendabel is. Het niet naleven van deze vereisten is daarbij vanzelfsprekend niet aan de orde, omdat daarmee de door de wetgever gestelde veiligheidsvoorschriften worden overtreden.

Ik wijs ook op mijn antwoord op vraag 5 inzake de aanbevelingen die internationaal tot stand kunnen worden gebracht en die het mogelijk maken om alternatieven voor de gestelde eisen te gebruiken.

8. Bent u op de hoogte van het feit dat voor veel schippers, vooral van kleinere schepen, deze eisen de reden zijn om over te gaan tot bedrijfsbeëindiging? Acht u dit wenselijk? Zo nee, welke maatregelen bent u van plan te nemen om de positie van deze schippers te verbeteren?

8. In hoeverre de technische eisen van de CCR ten grondslag liggen aan de bedrijfsbeëindiging door eigenaren van kleine schepen is moeilijk te zeggen omdat gelijktijdig de vloot zich in hoog tempo vernieuwt. Daarnaast hebben slechts de kleine schepen in de internationale Rijnvaart op korte termijn te maken met het aflopen van

de overgangstermijnen voor de technische eisen. Kleine schepen buiten de internationale Rijnvaart hebben overgangstermijnen tot 2024 en 2049. Uiteraard zou ik het verlies van het kleine schip betreuren, maar naar mijn idee echter kijkt de sector nog onvoldoende naar de mogelijkheid om met gelijkwaardige alternatieve oplossingen aan de technische eisen te voldoen. Suggesties voor dergelijke alternatieven kunnen door de sector bij mij worden aangedragen waarna ik in internationaal overleg de toepassing daarvan kan bepleiten.

9. Klopt het dat veel binnenschippers in een uiterst penibele situatie zijn terecht gekomen doordat de gevraagde investeringen om te voldoen aan de CCR-eisen niet in verhouding staan tot mogelijke toekomstige inkomsten?

9. Om hoeveel schippers het gaat is als gezegd onduidelijk, maar er hebben zich schippers gemeld die in de problemen dreigen te komen. De beoordeling of de hier bedoelde investeringen rendabel zijn kan ik van hieraf niet beoordelen. Nieuwe technische eisen worden evenwel altijd vergezeld van overgangstermijnen voor bestaande situaties. Deze termijnen, die in samenspraak met het bedrijfsleven zijn vastgesteld, kunnen zelfs oplopen tot 40 jaar.

10. Hoeveel bedragen de gemiddeld benodigde investeringen per schip om te voldoen aan de CCR eisen?

10. Dat is niet in het algemeen te zeggen.

11. Klopt de informatie dat veel van de binnenschippers van vooral kleinere en oudere schepen ervan uit gaan dat de CCR-eisen nog zullen worden afgezwakt en hierdoor eventuele aanpassingen aan hun schepen (nog) niet uitvoeren? Waar zijn de assumpties van deze schippers op gebaseerd? Zijn er inderdaad signalen geweest dat de eisen worden afgezwakt? Van welke organisaties zijn deze signalen afkomstig?

11. Door mij zijn geen signalen gegeven dat de eisen worden afgezwakt. In het verleden waren veel overgangsbepalingen oneindig of werden overgangsbepalingen verruimd als veel schepen in de problemen dreigden te raken. Sinds de laatste grote herziening van de overgangstermijnen in de CCR in samenspraak met het bedrijfsleven in 2003 zijn alle overgangsbepalingen eindig gemaakt. Het was niet meer verdedigbaar dat aan nieuwe schepen ten behoeve van de veiligheid eisen worden gesteld, terwijl de bestaande vloot tot in de eeuwigheid zonder aanpassing mag doorvaren. Sinds die tijd wordt de oplossing gezocht in technische alternatieven die leiden tot het gevraagde veiligheidsniveau. Niettemin wordt er kennelijk in de praktijk toch nog vaak ten onrechte uitgegaan dat maatregelen worden uitgesteld.

12. Bent u bereid om nog eens goed te kijken of de CCR eisen wel proportioneel zijn? Bent u bereid om voor een aantal aanpassingen, zoals bijvoorbeeld het gasdicht maken en het geluidsarm maken van de roef, afwijkende eisen op te stellen voor oudere schepen (bijvoorbeeld ouder dan 30 jaar), die beter passen binnen de criteria van proportionaliteit? Bent u tevens bereid om voor bepaalde eisen zelfs te kijken naar

de mogelijkheid van vrijstelling voor oudere en/of kleinere schepen? Kan het antwoord voor iedere gestelde CCR-eis toegelicht worden?

12. Ik ben bereid om naar de gestelde voorbeelden te kijken, maar ik zou liever de sector uitnodigen alternatieven aan te dragen voor de doelen die met de voorschriften worden beoogd. Zoals onder meer bij vraag 5 is geantwoord, zijn er namelijk mogelijkheden om gelijkwaardige alternatieven te gebruiken. Een voorbeeld van die alternatieven is door de sector bij monde van de EBU/ESO bij de CCR ingediend en daar wordt in het najaar over gesproken. Van het stellen van afwijkende eisen voor schepen met een bepaalde leeftijd ben ik geen voorstander, omdat er dan een onwenselijk verschil in veiligheidsniveau ontstaat.

13. Zou de uitbreiding van mogelijkheden tot het krijgen van borgstellingkredieten voor investering in bouw en onderhoud van kleine schepen kunnen helpen om de positie van de kleine binnenschipper te versterken?

13. Dat sluit ik zeker niet uit; de uitbreiding van mogelijkheden tot het krijgen van borgstellingskredieten is een zaak tussen de binnenvaartondernemers en de banken die kredieten wensen te verstrekken.

14. Leidt de nieuwe opzet van vaarbewijzen niet tot meer onduidelijkheid in plaats van juist minder?

14. De nieuwe opzet van het vaarbewijzensysteem beoogt juist transparanter te zijn. In de nieuwe indeling van vaarbewijzen is de lengte van het schip bepalend voor welk vaarbewijs is vereist. Dit is een duidelijker criterium dan het "bedrijfsmatig" of "niet-bedrijfsmatig" gebruik van het schip. Dit criterium speelt nog wel een rol voor de afgifte van het vrijstellingsbewijs voor de grote pleziervaart omdat dit alleen voor niet-bedrijfsmatige vaart met schepen van ten minste 25 meter lengte wordt afgegeven. De vereisten voor dit vrijstellingsbewijs houden echter weer duidelijk verband met de lengte van het schip. Het diploma ter verkrijging van dit vrijstellingsbewijs, te weten het diploma CWO groot motorschip, is overigens gelijkwaardig aan het schippersdiploma ter verkrijging van het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs.

15. Leiden de voorstellen niet tot een verzwaring van de taken van de toezichthouders?

15. Nee, omdat voor schepen met een lengte van 15 meter of meer al een vaarbewijs verplicht is. De nieuwe voorstellen leiden niet tot een uitbreiding van de vaarbewijsplicht, maar tot een herindeling daarvan. Het aantal te controleren objecten neemt daardoor niet toe.

16. Hoeveel mensen vallen er in totaal binnen de huidige overgangsregeling en geldt deze regeling als oneindig? Hoe lang wordt de totale uitgroeitijd van de overgangsregeling ingeschat? Met andere woorden: vanaf welk moment is er geen sprake meer van uitzonderingen en is de overgangsregeling overbodig?

16. Op basis van extrapolatie bedraagt het aantal pleziervaartuigen van meer dan 25 meter lengte naar schatting circa 500 schepen. De eigenaren van deze schepen komen in aanmerking voor de overgangsregeling en kunnen tot uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de Binnenvaartregeling een vrijstellingsbewijs aanvragen, waarmee men op een klein vaarbewijs mag blijven varen. De overgangsregeling zelf is derhalve beperkt in de tijd tot 31 december 2011, maar het kan tot het overlijden van de laatste gebruiker van deze regeling duren dat het betreffende vrijstellingsbewijs in het verkeer is.

17. Zijn er criteria opgesteld voor het aanwijzen van toezichtambtenaren door provincies, gemeentes en waterschappen? Wordt er een bepaald opleidingsniveau vereist of is er sprake van een minimaal aantal jaren relevante werkervaring waaraan een toekomstig toezichtambtenaar moet voldoen alvorens in aanmerking te komen voor deze functie?

17. Alvorens het provincie- gemeente, of waterschapsbestuur een toezichts- en opsporingsambtenaar aanwijst, moet duidelijkheid bestaan of de betrokkene voor deze taken capabel is. De deskundigheid kan blijken uit ervaring of opleiding. Gedacht kan worden aan een nautische vooropleiding, aan een training conflicthantering, het zijn van buitengewoon opsporingsambtenaar en het beschikken over een klein, groot of beperkt groot vaarbewijs.

De minister kan ingevolge artikel 40, vierde lid, van de wet beleidsregels vaststellen inzake het toezicht. Te denken is aan beleidsregels die een coördinerend oogmerk hebben, als de wenselijkheid van eenduidig toezicht daartoe zou nopen.

18. Hoe wordt het toezicht ingericht op de juistheid van het gebruik van de vrijstelling van de grootvaarbepijpllicht, voor schippers van rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, die een speciale beroepsopleiding hebben genoten? Wordt de kwaliteit van deze opleiding gecontroleerd aan de hand van criteria? Zo ja: hoe luiden deze criteria en hoe vaak wordt er op gecontroleerd?

18. Van de vrijstelling mag slechts gebruik worden gemaakt voor vaste routes in een beperkt vaargebied, de rondvaarten. De vaarwegbeheerder kan schriftelijk ontheffing verlenen om bijvoorbeeld als onderdeel van een rondvaart een ruimer water over te steken. Het is voor de politie en de vaarwegbeheerder eenvoudig vast te stellen of van de toegestane route wordt afgeweken.

Voor deze beroepsopleiding geldt eenzelfde procedure als voor de bestaande middelbare beroepsopleidingen voor de binnenvaart die recht geven op een vaarbevoegdheid. In het zogenoemde kwalificatiedossier van de opleiding is inhoudelijke vastgelegd waaraan deze opleiding (en dus de cursist) moet voldoen.

Dit dossier is eenmalig geaccordeerd door de ministers van VenW en OCenW.

Vervolgens houdt de Onderwijsinspectie in samenspraak met het vakministerie toezicht op de juiste verzorging van dit onderwijs.

Basis voor dit toezicht vormt de Wet educatie beroepsonderwijs en het onderhavige kwalificatiedossier.

Een onderwijsinstelling wordt jaarlijks beoordeeld. De te beoordelen opleidingen worden jaarlijks door de Onderwijsinspectie geselecteerd.

19. Gelden er bepaalde aanvullende regels of juist uitzonderingen met betrekking tot de grootte van de te bevaren wateren? Mag er bijvoorbeeld met een klein vaarbewijs door de haven van Rotterdam gevaren worden?

19. De Binnenvaartregeling kent drie vaarbewijzen: klein, beperkt groot of groot vaarbewijs. De lengte van het schip bepaalt welk vaarbewijs is vereist. Van elk vaarbewijs zijn er twee versies. De lichte versie is alleen geldig op rivieren, kanalen en meren en de zware op alle binnenwateren. Naventant verschillen de examens ter verkrijging daarvan in zwaarte. Het is dus mogelijk om met een klein vaarbewijs door de haven van Rotterdam te varen, mits het schip niet langer dan 25 meter is.

20. Gelden er nog meer uitzonderingen dan vermeld in de brief van 18 september jl?

20. In de brief van 18 september (Kamerstukken II 2008/09, 30523, nr. 21) worden alleen de nieuw in te voeren vrijstellingen genoemd. Reeds bestaande vrijstellingen van de vaarbewijsvoorschriften zijn bijvoorbeeld de vrijstellingen voor schippers van de Belgische redebotten op de Westerschelde (artikel 7.3), de open rondvaartboten op de Beulakerwiede of Belterwiede (artikel 7.4) of de beroepsmatige zeilvaart (artikel 7.8).

21. Hoe vaak en door wie worden de controles op geldige vaarbewijzen uitgevoerd? Vinden deze controles a-select plaats of juist locatie- en risicogericht? Hoe groot is daarmee de pakkans? Wat zijn de sancties voor het niet hebben van een geldig vaarbewijs? Hoe hoog is de eventuele boete hiervoor?

21. Gedurende het gehele jaar vinden reguliere controles plaats door de regionale politie, het KLPD, de Zeehavenpolitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het groot vaarbewijs maakt daarvan deel uit. Daarnaast wordt bij (halfjaarlijkse) thema-acties, bijvoorbeeld met betrekking tot vaartijden en bemanningssterkte, ook naar het vaarbewijs gevraagd. De controle op het klein vaarbewijs is meer gebonden aan het watersportseizoen. Deze controles worden eveneens door de bovengenoemde instanties uitgevoerd maar hoofdzakelijk door de regionale politie, lokale toezichthouders en Rijkswaterstaat. Beide soorten controle zijn locatie- en risicogericht, waardoor de pakkans redelijk groot is. Indien een bestuurder niet in het bezit van een vaarbewijs is, wordt het schip doorgaans stilgelegd tot een vaarbewijshouder aan boord is en een boete opgelegd. Die bedraagt € 300 voor het niet kunnen tonen van het klein vaarbewijs. Het OM bepaalt per geval de boete voor het niet kunnen tonen van het groot vaarbewijs.

22. Wordt er in het ontwerp binnenvaartregeling beleid gekoppeld aan de milieudoelstellingen van dit kabinet? Wordt er bijvoorbeeld gekeken naar specifieke maatregelen om het gebruik van schone (nieuwe) scheepsmotoren te bevorderen of naar de mogelijkheden om tijdens de veiligheidskeuring een verplichte roetmeting in te stellen?

22. Vanwege de internationale concurrentie in deze bedrijfstak ligt het in de rede om beleid op dit punt internationaal af te stemmen. De milieuvoorschriften in de Binnenvaartwetgeving, bijvoorbeeld met betrekking tot emissienormen voor binnenvaartmotoren, hebben dan ook doorgaans een verplichtend karakter en maken deel uit van de technische eisen voor binnenschepen die in internationaal verband tot stand komen in het kader van de Europese Unie en de Centrale Rijnvaartcommissie. Een verplichte roetmeting zou eventueel langs internationale weg geregeld moeten worden. Stimuleringsmaatregelen als subsidieregelingen op milieugebied zijn wel te vinden op het terrein van VROM, zoals de VERS-regeling.

23. Wordt er in de ontwerp binnenvaartregeling ingezet op het vergroten en verbeteren van het stelsel van vaarwegen, met daarbij de verbetering van mogelijkheden van overslag bij overgangen van grote naar kleinere vaarwegen?

23. Nee, de Binnenvaartregeling regelt geen infrastructurele zaken.

24. Wordt er in het ontwerp binnenvaartregeling ingezet op een herziening van het 'Besluit Laad en lostijden' om te komen tot eerlijkere vergoedingen voor het overliggen?

24. Nee, dit valt buiten de reikwijdte van deze regeling. In overleg met het betrokken bedrijfsleven zal een aanpassing van het Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart 1991 plaatsvinden.

25. Wat zijn de gevolgen van mogelijke wijzigingen in bijlage II bij de Europese Richtlijn voor de Nederlandse binnenvaart? Zal de Kamer voorafgaand aan een revisie van Bijlage II worden geïnformeerd over geplande herzieningen? Bericht u de Nederlandse binnenvaartorganisaties of hun brancheorganisaties over wijzigingen in deze bijlage?

25. Bijlage II bij Richtlijn nr. 2006/87/EG 2006/87/EG kan in de toekomst worden gewijzigd, net als elke andere richtlijn van de Europese Unie. In het proces van wijzigen van de richtlijn nr. 2006/87/EG zal dit onder meer aan de sector worden bericht middels mededelingen op de site van de IVW en middels mededelingen in het Deelorgaan Binnenvaart. Daarnaast informeert het ministerie de sector steeds voorafgaand aan bijeenkomsten van het Binnenvaartcomité van de Europese Commissie, waar wijzigingsvoorstellen worden behandeld.



Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa