

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2010/71

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 22 maart 2010

Onderwerp schriftelijke beantwoording vragen AO Binnenvaart

Geachte voorzitter,

In het Algemeen Overleg Binnenvaart van 17 maart 2010 is met uw Kamer afgesproken dat de resterende vragen schriftelijk afgedaan zullen worden. Ik meen alle vragen betreffende de crisis in de binnenvaart en de quick wins binnenhavens mondeling te hebben beantwoord. Ik concentreer mij daarom nu op de vragen met betrekking tot de overige agendapunten.

Krijgt het programma Voortvarend Besparen een vervolg?

Het programma Voortvarend Besparen is een succesvol programma, dat een flinke bijdrage levert aan besparing van energie en CO2 uitstoot in de binnenvaart.

Vanaf 2007 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in totaal ca. € 3 mln. aan het programma bijgedragen. Vanaf het begin is duidelijk gemaakt dat de financiële betrokkenheid van Verkeer en Waterstaat bij dit programma afloopt op 31 december 2010, en dat het aan de in het programma deelnemende sectorpartijen is om na deze datum de meest kansrijke onderdelen van het programma voort te zetten. Verschillende vertegenwoordigers van de sector hebben zich hiertoe ook al bereid verklaard.

Vanuit de sector is financiering van een vervolg vanaf 2012 zeker gesteld. De financiering voor 2011 is echter nog een probleem. Omdat ook ik hecht aan continuïteit, ben ik bereid om samen met de sector te bezien op welke wijze vanuit het bestaande budget door middel van een kasschuif kan worden bijgedragen aan de financiering in 2011.

Wat is de mening van de Minister ten aanzien van het verloop van de VERS regeling?

De evaluatie door Senternovem heeft uitgewezen dat de huidige VERS regeling in de periode 2006 – 2010 heeft geleid tot een NOx reductie van 0,2 kton. Daarmee blijft het resultaat ver achter bij de doelstelling van 1,5 kton NOx reductie in 2010. De evaluatie wijst uit dat om verschillende redenen maar beperkt van de regeling gebruik is gemaakt. De regeling loopt nog tot het eind van dit jaar. Belangrijke conclusie van de evaluatie is, dat de sector pas belangstelling zal hebben voor een vervolg van de VERS regeling als zicht op aangescherpte eisen het urgentiegevoel verhoogt. In 2011 zal de EU de nationale emissieplafonds voor 2020 voor onder meer NOx en fijnstof vaststellen. Dan zal ook duidelijk zijn welke

bijdrage de binnenvaart aan het bereiken van deze plafonds zal moeten leveren. Daarom zal over twee jaar de noodzaak en mogelijkheid voor een vervolg op de VERS regeling opnieuw bekeken worden.

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2010/71

Is het niet verstandig om de VERS regeling te vervolgen met het oog op energiebesparing?

De VERS regeling is alleen gericht op motoren die tot een substantiële reductie van de uitstoot van NOx (en in mindere mate van fijn stof) leiden. In de praktijk leiden dergelijke motoren niet tot daling van het energiegebruik. Energiebesparing is dus geen reden om de VERS regeling te continueren.

Kent de minister het convenant "veilig bunkeren tijdens het varen" en is hij bereid om met de branche hierover een gesprek aan te gaan?

Het voorstel van de Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE) om een convenant "Veilig varen tijdens het bunkeren" op te stellen heb ik gisteren ontvangen. Ik zal dit voorstel bestuderen en vervolgens in overleg treden met de initiatiefnemers om te bezien welke mogelijkheden de voorstellen bieden als bijdrage aan een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

Bent u voornemens budget toe te voegen aan de Innovatieregeling voor de binnenvaart, c.q. deze te verlengen?

Op dit moment zie ik geen mogelijkheid noch aanleiding om het budget voor deze nog lopende regeling te verhogen danwel vooruit te lopen op een verlenging daarvan. Thans wordt met de maritieme sector, inclusief binnenvaart, gesproken over de wijze waarop de overheid na aflopen van de bestaande maritieme innovatieregelingen in de toekomst innovatie effectief kan stimuleren. De sector heeft daarbij het voortouw genomen en is thans doende om een kennis- en innovatieagenda op te stellen. Een eventueel vervolg op de maritieme innovatieregelingen dient op dat moment en in dat kader bezien te worden.

Hoeveel geld zit er in de subsidiepot voor de AIS transponders?

In totaal is € 13 mln. beschikbaar aan gelden vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is € 3,9 mln. beschikbaar gesteld vanuit de Europese Commissie. Met deze gelden worden zowel de pilots als de subsidieregeling betaald.

Wat heeft de minister schippers te bieden die dicht tegen hun pensioen aan zitten?

Aandacht voor de positie van oudere schippers bij bedrijfsbeëindiging maakt deel uit van het Actieplan Klein Schip. Het plan bevat een groot aantal acties die de sector op dit moment uitwerkt.

Hoe staat het met de toezegging van de toenmalig Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat om advies te vragen met betrekking tot het kunnen verkrijgen van een klein vaarbewijs door iemand die aan één oor doof is?

Ik heb recentelijk het gevraagde advies van de Domeinadviescommissie van de VAMEX ontvangen. Het advies bevatte een positieve aanbeveling ten aanzien van het verlenen van een klein vaarbewijs voor de recreatievaart aan iemand die aan één oor doof is. Aan het mogelijk maken hiervan door middel van aanpassing van de betreffende regelgeving wordt op dit moment gewerkt. Ik ben van plan uw Kamer hierover in het voorjaar nader te berichten.

Zijn de subsidies die recentelijk aan operators op de Betuweroute zijn verleend geen vorm van oneerlijke concurrentie?

In mijn brief van 15 februari 2010 (kamerstuk 22589 nr. 301) aan uw Kamer ben ik ingegaan op de kortingsregeling die in 2010 en 2011 op de Betuweroute geldt. Hierin heb ik aangegeven dat Keyrail, vanuit haar commerciële verantwoordelijkheid, het initiatief heeft genomen om met deze kortingsregeling spoorvervoerders over de drempel te helpen om nu echt een groot deel van het vervoer over de Betuweroute af te wikkelen.

Hierbij is geen sprake van oneerlijke concurrentie. Het gaat hier om afspraken tussen infrabeheerder Keyrail en vervoerders die zijn vastgelegd in de (privaatrechtelijke) toegangsovereenkomst. Keyrail financiert de regeling vanuit haar inkomsten uit parkeervergoedingen en vanuit VenW-middelen waar Keyrail recht op heeft ook als geen kortingsregeling zou zijn geïntroduceerd. Tenslotte merk ik op dat de binnenvaart geen heffingen betaalt voor het gebruik van de infrastructuur. De basis daarvoor ligt in de Akte van Mannheim die het merendeel van de binnenvaart in Nederland vrijstelt van heffingen.

Waarom maakt u in de wijze van handhaving onderscheid tussen recreatievaart en beroepsvaart?

Het onderscheid waar u op doelt komt voort uit het feit dat de Binnenvaartwet bestuurlijke handhaving kent en de Scheepvaartverkeerswet niet. De keuze voor dit verschil in handhavinginstrumentarium volgt uit toepassing van de beleidsnota sanctiestelsels.

De Binnenvaartwet is primair gericht op regulering van de beroepsvaart en ziet met name toe op technische eisen en bemanning. Er is een stevige en bestendige relatie tussen overheid en een duidelijk afgebakende doelgroep. De primaire keuze voor de bestuurlijke handhaving voor deze sector is op basis daarvan dan ook een logische. Alleen indien gevaar ontstaat voor de openbare veiligheid kan strafrechtelijke afdoening aan de orde zijn.

De Scheepvaartverkeerswet is gericht op het borgen van de verkeersveiligheid op de binnenwateren. Bij gedragingen op het binnenwater is geen sprake van een duidelijk afgebakende doelgroep, en houden overtredingen directer verband met de openbare veiligheid. Overtredingen van deze wet worden daarom strafrechtelijk gehandhaafd, waarbij de parallel kan worden getrokken met het Wegenverkeersrecht.

Voor de beroepsvaart worden de meest voorkomende risico's afgedekt door de Binnenvaartwet en daardoor bestuursrechtelijk afgedaan. Voor de recreatievaart ligt dat anders. Hier zijn met name de niet-naleving van de op het water geldende verkeersregels van belang voor de risico's, zoals te hard varen, het varen onder invloed van alcohol en ander gevaarlijk vaargedrag. Deze zijn geregeld in de scheepvaartverkeerswet en zijn derhalve onderworpen aan het strafrecht.

Een uitzondering op bovenstaande lijn zijn de regels over het bezit van het klein vaarbewijs voor de recreatievaart. Deze zijn in de binnenvaartwet geregeld. Uit het oogpunt van eenheid en efficiency van handhavingsbeleid is bij nader inzien gekozen om ook het niet-bezitten van het klein vaarbewijs in de recreatievaart strafrechtelijk af te blijven doen.

Hoe staat het met de overdracht van handhavingstaken van de politie naar Verkeer en Waterstaat?

Op basis van het vóór 1 januari 2010 geldende strafrechtelijke regime, hebben de bijzondere opsporingsambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat reeds bijgedragen aan de handhaving van deze wet. De inrichting van de bestuurlijke handhaving is een groeiproces. Dit betekent onder meer dat ervaren inspecteurs

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2010/71

worden ingezet bij de opleiding en training van de toezichthouders om deze taak goed uit te voeren. Daarnaast worden door Inspectie en Rijkswaterstaat gezamenlijk varende controles uitgevoerd, waarbij als "training on the job" inspecteurs hun kennis en ervaring overdragen aan de collega's van Rijkswaterstaat.

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGLM-2010/71

Hoe moet het doel van "tienduizend inspecties" voor de binnenvaart zals genoemd in het Toezichtplan Vervoer over Water 2010 geïnterpreteerd worden?

Het aantal inspecties is niet het doel. Doel is de verbetering van het nalevingsgedrag en het borgen van de veiligheid. In het kader van het samenwerkingsverband voor de binnenvaart werken alle handhavende instanties samen om dit doel voor deze sector te bereiken volgens risico gebaseerd toezicht. Wat betreft de bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet wordt thans uitgegaan van het aantal controles dat de politiediensten de afgelopen jaren hebben uitgevoerd. Halverwege dit jaar vindt er een eerste evaluatie plaats, met als doel meer inzicht te krijgen in de inzet van het aantal inspecteurs en het daarbij behorende aantal inspecties.

Hoe gaat u om met het opportuniteitsbeginsel in de afweging van inspecties in verband met de economische crisis en het wennen aan nieuwe wetgeving?

Voor de binnenvaartschippers is de wet zelf niet veranderd. Wel is de controle verschoven vanuit het strafrecht naar het bestuursrecht. Het opportuniteitsbeginsel wordt in de handhavingswereld toegepast in die zin, dat er geen zwaarder middel wordt ingezet als een lichter middel volstaat. In feite is de verschuiving van strafrecht (zwaar) naar bestuursrecht (licht) hiervan een voorbeeld. Bij de inspecties door de IVW en RWS is en blijft de veiligheid het uitgangspunt.

Is het nu zinnig om het klein vaarbewijs strafrechtelijk te handhaven? Is het niet zinvoller om de BOA's in te zetten op de recreatievaart en het strafrecht op de beroepsvaart?

Het bestuurlijk beboeten van het niet bezitten van het vereiste klein vaarbewijs leidt bij nader inzien tot versnippering en daarmee tot ondoelmatige handhaving. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou in dat geval immers naast de politie moeten handhaven terwijl de inzet van de politie op het water noodzakelijk blijft voor de niet-naleving van de op het water geldende verkeersregels, zoals te hard varen, het varen onder invloed van alcohol en ander gevaarlijk vaargedrag. Daarbij komt dat recreatievaart vooral op meren en in andere recreatiegebieden voorkomt en zich niet concentreert op de hoofdvaarwegen zoals bij de beroepsvaart. Uit het oogpunt van efficiency en effectiviteit is daarom gekozen voor behoud van de strafrechtelijk handhaving betreffende het klein vaarbewijs.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings