

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

13 januari 2009

Ons kenmerk

Uw kenmerk

V&W/DGLM/2008-1303

2070829410

Onderwerp

Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik mede namens de Minister van Justitie de vragen die het Kamerlid Van der Staaij heeft gesteld over het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991.

1. Bent u voornemens om het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart uit 1991 in te trekken?

1. Ik ben in overleg met de betrokken belangenorganisaties over de vraag op welke wijze het Besluit laad- en lostijden in de binnenvaart 1991 een adequaat vervolg kan krijgen. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van intrekking gezien, dan wel een nieuw besluit met een tijdelijke werkingsduur. Op korte termijn hoop ik hierover duidelijkheid te hebben.

2. Erkent u dat vrijwel alle (binnenvaart) landen vergelijkbare wettelijke regelingen kennen en in Verdragen (zoals CMNI-verdrag) ook verwezen wordt naar nationale regelingen? Waarom zou Nederland op dit onderdeel een uitzonderingspositie moeten innemen?

2. In enkele andere lidstaten van het verdrag van Mannheim zijn regelingen getroffen voor laad- en lostijden en voor overliggeld. Zo bestaat in België en Duitsland een met het Nederlandse besluit overeenkomende publiekrechtelijke regeling, terwijl in

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

Zwitserland een op privaatrechtelijke basis opgestelde standaardovereenkomst van toepassing is. Het CMNI-verdrag treft op dit punt geen regeling. Derhalve zou Nederland geen uitzonderingspositie innemen, indien het Besluit laad- en lostijden en overliggeld zou worden ingetrokken.

3. Erkent u dat het bestaan van dergelijke regelingen de onderhandelingen tussen vervoerder en opdrachtgever zeer vereenvoudigt en in die zin erg profijtelijk is voor de ondernemers in de binnenvaart?

4. Erkent u voorts dat dergelijke regelingen met name voor de kleinere binnenvaartondernemers een belangrijke bescherming bieden, juist omdat de binnenvaartmarkt zich kenmerkt door veel aanbieders van scheepsruimte en weinig aanbieders van lading?

3 en 4. De genoemde voordelen zouden inderdaad een rol kunnen spelen. Daarom zullen ze in het vervolgtraject nader worden gezien en ook met de branche worden besproken alvorens een beslissing ten aanzien van het Besluit zal worden genomen.

5. Deelt u de opvatting van de binnenvaartsector dat een op bedrijfsniveau afgesproken set voorwaarden, analoog aan het Besluit, getroffen zal worden door een verbod van de NMa?

5. De NMa is betrokken bij het vervolgtraject. Er zal uiteraard geen optie worden gekozen die niet op de steun van de NMa kan rekenen.

6. Bent u bereid de huidige wettelijke regeling te behouden en die- in overleg met de relevante belangenorganisaties- aan te passen aan de huidige tijds- en marktomstandigheden?

6. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 1.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa