

Vergaderjaar 2010–2011

**30 523**

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

**Nr. 48**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2011

Uw commissie voor Infrastructuur en Milieu verzocht mij de Kamer te berichten wanneer het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 zal worden aangepast. Mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie voldoe ik hierbij aan dit verzoek. Tevens informeer ik u over de mogelijke besteding van het resterende budget voor de Quick Wins binnenhavens en over een nog openstaande motie over historische vaartuigen.

#### **Besluit laad- en lostijden**

Zoals de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Justitie, reeds op 14 januari 2009 antwoordde op schriftelijke Kamervragen van het lid Van der Staaij, alsmede in haar brief van 22 januari 2009 (30523, nr. 27), is in overleg met belangenorganisaties van vervoerders en verladers bezien op welke wijze het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 een adequaat vervolg kan krijgen.

Laat ik voor op stellen dat ik, na het afschaffen van het toerbeurtsysteem in 1998, het vaststellen van tarieven door de overheid in een marktsector als de binnenvaart niet meer van deze tijd vind. Afspraken over tarieven, laad- en lostijden en andere voorwaarden, zoals die in het Besluit 1991 zijn geregeld, behoren rechtstreeks tussen vervoerend en verladend bedrijfsleven gemaakt te worden. Waar mogelijk en nodig kan de sector, met uitzondering van tarieven, modelovereenkomsten opstellen, waarbij het partijen vrij staat hiervan gebruik te maken.

Desalniettemin constateer ik dat het Besluit ook na 1998 op verzoek van de binnenvaartsector is blijven bestaan. Tevens heeft de binnenvaartsector aangedrongen op modernisering van de voorwaarden en de tarieven in het Besluit. In overleg met de branche en op verzoek van uw

Kamer heeft de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat daarom uw Kamer per brief van 22 januari 2009 geïnformeerd voornemens te zijn om:

- a. Te bevorderen dat het bestaande Besluit wordt ingetrokken;
- b. Bij wijze van overgangsregeling een nieuw Tijdelijk besluit voor de periode van twee jaar te introduceren;
- c. Met dit gemoderniseerde Tijdelijk besluit het bedrijfsleven de kans te geven zich goed voor te bereiden op de periode dat het besluit niet meer zal gelden.

Ik ben blij inmiddels te kunnen constateren, dat de brancheorganisaties van het varende en het verladende bedrijfsleven overeenstemming hebben bereikt over de inhoud van de voorwaarden voor laden en lossen en over de te hanteren tarieven. Een dergelijke overeenstemming is bijzonder in de binnenvaart en belooft mijns inziens veel voor de mogelijkheden dat de binnenvaartbranche straks op eigen kracht contracten kan sluiten, die op behoorlijke wijze tegemoet komen aan zowel de belangen van de vervoerders als van de verladers. De overgangstermijn van twee jaar biedt de sector de gelegenheid zich terdege voor te bereiden op de nieuwe constellatie, en wordt door het betrokken bedrijfsleven als een redelijke termijn beschouwd.

De bereikte overeenstemming tussen varende en verladende bedrijfsleven is inmiddels overgenomen in het nieuwe Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart. Dit Tijdelijk besluit zal binnen enkele weken voor advies aan de Raad van State gestuurd worden. Inwerkingtreding zal naar verwachting per 1 juli 2011 plaats kunnen vinden, onder gelijktijdige intrekking van het bestaande Besluit uit 1991.

### **Quick wins binnenhavens**

Tijdens het Algemeen Overleg van 17 maart 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd aan te zullen geven op welke wijze de nog resterende middelen voor cofinanciering van binnenhavens gerelateerde projecten (de subsidieregeling Tijdelijke regeling quick wins binnenvaart) zullen worden ingezet. De Tijdelijke regeling was erop gericht vanuit een «bottom-up» benadering decentrale overheden te stimuleren om te investeren in de revitalisering van binnenhavens. De regeling bleek een groot succes. Van het totaal beschikbare budget van € 112 mln. is in de eerste twee tranches voor in totaal € 91 mln. toegezegd voor cofinanciering van projecten van decentrale overheden. Inclusief hun eigen bijdragen is daarmee al ruim € 200 mln. vrijgemaakt voor projecten.

In de evaluatie van de eerste twee tranches en in de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens, die uw Kamer voorafgaand aan het Algemeen Overleg van 17 maart 2010 is toegezonden (32123 XII, nr. 47), is geconcludeerd dat het niet opportuun is een derde tranche met dezelfde uitgangspunten en criteria te starten. Het resterende budget zou beter de komende jaren strategisch kunnen worden ingezet voor een beperkt aantal grotere havenprojecten waar een aanvulling dan wel versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens mogelijk is. Uit een quick scan, uitgevoerd door de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), is gebleken dat een dergelijke aanpak kan rekenen op draagvlak, en dat er een aantal projecten in voorbereiding is dat past bij deze benadering.

In het regeerakkoord heeft het kabinet aangegeven te willen investeren in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten. Dit is met name urgent op de corridors die vanuit de mainport Rotterdam en de zeehaven Amsterdam richting achterland lopen. De groei prognoses voor met name het containertransport laten de noodzaak zien van een op termijn veel

grotere inzet van de binnenvaart. Het resterend budget uit het Quick Win programma wil ik daarom primair inzetten voor een versterking van het landelijk netwerk van binnenhavens en inland terminals langs achterland-verbindingen en hoofdvaarwegen. Daarbij zijn, naast enkele criteria die ook golden voor de eerste twee tranches, in ieder geval de volgende criteria van belang:

- projecten moeten binnen afzienbare tijd (vóór 2016) uitgevoerd kunnen worden;
- de investering past binnen de gebiedsagenda van de betreffende regio;
- de projecten dragen bij aan een versterking van het duurzaam en professioneel havenbeheer en aan samenwerking in regionaal verband.

In antwoord op de motie van het lid De Rouwe (32500XII, nr. 27) heb ik aangegeven bereid te zijn om bij de besteding van de resterende Quick Win middelen ook aandacht te geven aan ligplaatsvoorzieningen op basis van cofinanciering door decentrale overheden. Ik wil de komende maanden, samen met de NVB en Koninklijke Schuttevaer, een inventarisatie uitvoeren naar knelpunten in voorzieningen op ligplaatsen om aldus ook aandacht te geven aan de «sociale infrastructuur».

In de brief van 16 maart 2010 (32123 XII, nr. 47) is aangegeven dat een beperkt deel van de resterende Quick Win middelen zou worden aangewend voor walstroomvoorzieningen in binnenhavens. Doel is een impuls te geven aan de toepassing van walstroom bij ligplaatsen binnen de bebouwde kom, waar sprake is van problemen ten aanzien van luchtkwaliteit en/of geluid. Op dit moment is het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek met de binnenvaartsector om een aantal (technische) problemen rond walstroom in kaart te brengen en oplossingen te bedenken. Op basis van de uitkomsten van deze exercitie wil ik vaststellen of de genoemde impuls nog steeds opportuun is.

Een nieuwe ontwikkeling betreft het varen op LNG (vloeibaar aardgas). Naar verwachting komen in 2011 de eerste binnenschepen op LNG in de vaart. Daarom wil ik een beperkt deel van de resterende Quick Win middelen in 2011 inzetten voor een éénmalige impuls op basis van cofinanciering voor de aanleg van LNG vulpunten.

In antwoord op de motie De Rouwe heb ik uw Kamer reeds laten weten dat het resterende budget voor de Quick Wins binnenhavens niet op voorhand is uitgesloten van de invulling van de subsidietaakstelling uit het regeerakkoord. Ik streef ernaar hierover bij Voorjaarsnota duidelijkheid te kunnen geven. In de komende maanden zal, naast de genoemde acties met betrekking tot ligplaatsvoorzieningen en walstroom, een nadere inventarisatie plaatsvinden van potentieel kansrijke projecten die passen bij de hierboven geschetste kaders. Tevens zal ik bezien wat het meest geschikte juridische instrument is om de resterende middelen met zo min mogelijk administratieve lasten beschikbaar te stellen.

### **Historische vaartuigen voor recreatief gebruik**

Uw Kamer heeft bij motie van de leden De Rouwe en Roefs (30523, nr. 13) verzocht beperkingen door technische eisen voor het recreatief gebruik van historische vaartuigen, zoals skûtsjes, zo veel mogelijk te voorkomen. Op basis van bijlage 3.5 van de Binnenvaartregeling gelden reeds nu beperkte technische eisen voor skûtsjes op de binnenwateren van Friesland, Groningen en Drenthe. Voor schepen voor recreatief gebruik (pleziervaartuigen) zijn in de bijlage van Richtlijn 2006/87 EG (technische voorschriften binnenschepen) bijzondere bepalingen opgenomen die een

versoepeling vormen van de normale technische voorschriften. Hiertoe heeft Nederland inmiddels samen met Duitsland, Polen en het Verenigd Koninkrijk een voorstel ingediend. Het gaat hier om een versoepeling van de technische eisen voor historische schepen die worden gebruikt voor demonstratiedoeleinden (zoals replica's van VOC-schepen of oude stoomschepen). Naar verwachting zal dit voorstel in de loop van 2011 kunnen worden aangenomen, waarna het op 31 december 2013 in werking kan treden. Wil men historische schepen benutten voor commerciële doeleinden, dan kan men daarvoor bij de Europese Commissie om een individuele ontheffing vragen.

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