

Vergaderjaar 2010–2011

30 523

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

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juli 2011

De vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid¹ heeft op 8 juni 2011 overleg gevoerd met minister Kamp van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over:

- de brief van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 2 mei 2011 over de uitvoering van de motie-Slob/De Rouwe (Kamerstuk 30 523, nr. 52) inzake werktijdverkorting en stremming in de Rijn (Kamerstuk 30 523, nr. 58).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Van Gent

De griffier van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Post

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), voorzitter, Hamer (PvdA), Van der Ham (D66), Sterk (CDA), Smeets (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Tony van Dijk (PVV), ondervoorzitter, Spekman (PvdA), Vermeij (PvdA), Karabulut (SP), Ouweland (PvdD), Dijkgraaf (SGP), Azmani (VVD), De Jong (PVV), Klaver (GroenLinks), Huizing (VVD), Straus (VVD), Van den Besselaar (PVV)

Plv. leden: Voortman (GroenLinks), Heijnen (PvdA), Pechtold (D66), Uitslag (CDA), Klijnsma (PvdA), Neppérus (VVD), Biskop (CDA), Smilde (CDA), Dijkstra (D66), Kooiman (SP), Slob (ChristenUnie), Bontes (PVV), Fritsma (PVV), Çelik (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Gesthuizen (SP), Thieme (PvdD), Van der Staaij (SGP), Aptroot (VVD), Van Klaveren (PVV), Sap (GroenLinks), Houwers (VVD), Harbers (VVD), De Mos (PVV)

Voorzitter: Tony van Dijk
Griffier: Dekker

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Slob, De Rouwe, Huizing, Ulenbelt, Van den Besselaar en Tony van Dijk.

en minister Kamp van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik vraag de leden van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid of zij ermee akkoord gaan dat de heer Slob en de heer De Rouwe hier vanmiddag aanschuiven. Ik stel vast dat dit het geval is. Ik heet de heren Slob en De Rouwe van harte welkom. Ik heet ook de minister en zijn ondersteuning welkom, evenals de mensen op de publieke tribune. Wij hebben maar een uurtje voor dit algemeen overleg. Wij moeten het tempo er dus in houden. Het AO gaat over de uitvoering van de motie-Slob/De Rouwe inzake werktijdverkorting en stremming in de Rijn. Ik stel een spreektijd voor van drie minuten. Houd het kort en krachtig.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Dank u wel, ook voor de coulance waardoor ik hier mag aanschuiven. U zei dat het AO gaat over het uitvoeren van de motie, maar misschien kunnen wij beter zeggen: het niet uitvoeren van de motie. De minister heeft het in zijn wijsheid namelijk nodig geacht om de Kamer een brief te sturen waarin hij schrijft dat de motie niet wordt uitgevoerd. Dat zijn toch wel bijzondere situaties. De situatie voor de binnenvaartschippers was ook heel bijzonder. Wij hadden bij de Lorelei te maken met de grootste stremming op de Rijn in de naoorlogse geschiedenis. Om die reden heb ik eind januari minister Schultz naar de Kamer geroepen om haar erover te bevragen. Minister Kamp heeft haar toen vervangen. Zijn reactie namens het kabinet – het kabinet spreekt natuurlijk altijd met één mond; mevrouw Schultz zou dit waarschijnlijk ook hebben gezegd – was dat de schippers zich maar hadden moeten verzekeren voor deze risico's. Dit was een bedrijfsrisico, zo zei hij. Nu hebben wij in de afgelopen maanden een aantal situaties gekend waarbij ondernemers werden geconfronteerd met zaken van buitenaf die zwaar insloegen in hun bedrijfsvoering. Ik denk aan de komkommers; dat is het meest recente geval. Ik denk ook aan de spruitjes bij Moerdijk. Daarbij zijn wel regelingen getroffen en worden er financiële middelen beschikbaar gesteld. Dat vind ik overigens terecht; laat ik dat er duidelijk bij zeggen. Wel ben ik het spoor een beetje bijster. Eigenlijk wil ik het kabinet vragen om de Kamer helderheid te geven over de vraag wanneer er sprake is van een bedrijfsrisico. Wanneer voelt het kabinet zich wel in de gelegenheid om bij te springen en wanneer niet? Die helderheid zou het misschien kunnen geven door middel van een notitie. Als wij die helderheid hebben, kunnen wij één lijn trekken. Ik heb het idee dat er nu met twee maten wordt gemeten.

Minister Kamp was duidelijk over de motie. Op basis van zijn antwoord hebben veel ondernemers gedacht dat zij niet op de overheid zouden kunnen rekenen. Dientengevolge heeft een groot aantal ondernemers geen aanvraag meer gedaan inzake werktijdverkorting. Vervolgens bleek dat een aantal ondernemers die wel gekregen had. Een meerderheid van de Kamer heeft toen gezegd dat het haar niet meer dan redelijk leek dat men met terugwerkende kracht de gelegenheid krijgt om alsnog gebruik te maken van de werktijdverkorting. Ik vraag de minister dringend om de motie uit te voeren en om deze ruimte te bieden. Het lijkt ons niet meer dan redelijk, mede op basis van de uitspraken die de minister zelf in de Kamer heeft gedaan. Hij heeft daarbij niet gezegd dat deze ondernemers van de werktijdverkorting gebruik zouden kunnen maken. Mensen zijn op het verkeerde been gezet. Dat is niet bewust gebeurd – daar ga ik niet van

uit – maar het is wel de feitelijke, materiële situatie geweest. Ik hoop dat de minister in dit overleg alsnog die ruimte wil bieden. Mocht dat niet het geval zijn, dan zal ik de Kamer opnieuw om een uitspraak vragen. Dat is jammer, want er is al een Kamermeerderheid die zich achter dit verzoek heeft geschaard. Wij vinden dat er alle reden is om de getroffen binnenvaartschippers – het gaat om de grootste stremming in de naoorlogse geschiedenis, zoals ik al zei – gebruik te laten maken van deze regeling. Nu heeft een groot aantal van hen nul op het rekest gekregen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is al gememoreerd: het gaat om de grootste stremming die er na de oorlog is geweest. Het was een heel forse stremming. Nederland heeft de grootste vloot in Europa. Daardoor waren er ook veel Nederlandse schippers, goede ondernemers, bij betrokken.

Ik begin bij de kern: het kabinet heeft aangegeven dat het de motie niet wil uitvoeren. In dit AO wil ik duidelijkheid krijgen over de motivatie daarvoor. Ik denk dat de heer Slob en ondergetekende geen onredelijk verzoek hebben gedaan in de Kamer. Het gaat om een kleine groep waarvoor de gevolgen groot zijn. Het zullen niet de financiën zijn die tot de afwijzing hebben geleid. Ik nodig de minister graag uit om duidelijk aan te geven waarom hij vindt dat het niet kan. Ik ken de minister namelijk een heel klein beetje en weet dat hij openstaat voor ondernemers, ook voor de binnenvaartsector. Onwil zal het dus niet zijn. Ik zou de minister ook willen vragen om na te gaan wat wel mogelijk is. Zijn er juridische obstakels? Zijn het de financiën? Wil de minister rechtlijnig zijn? Zijn er in het verleden misschien uitzonderingen gemaakt bij de werktijdverkorting? Of is het nog iets anders? Ik wil hier het gevoel vertolken dat heel veel binnenvaartondernemers hebben, zeker deze weken, wanneer zij bijvoorbeeld staatssecretaris Bleker zien knokken voor de ondernemers in de tuinbouw. De binnenvaartondernemers hebben het gevoel dat zij er alleen voor staan, terwijl ook zij schade hebben geleden door iets waaraan zij absoluut niets konden doen.

Ik wil ook het bedrijfsrisico genoemd hebben. Ik merk dat daar veel onduidelijkheid over is. Ik vind het verzoek van de heer Slob om klip-en-klaar aan te geven wanneer er wel iets gedaan kan worden, niet zo onredelijk.

Op dit moment vindt vanuit de binnenvaartsector zelf, de verladers en de vervoerders, een onderzoek plaats door NEA. Het doel hiervan is, na te gaan hoe groot de schade precies is geweest en wat de gevolgen zijn. Is het kabinet bereid om dit onderzoek tot zich te nemen, te bekijken wat de uitkomsten ervan zijn en zo nog eens goed te bezien wat er is gebeurd en of er iets kan gebeuren?

In het verlengde daarvan zou ik ervoor willen pleiten dat de betrokken ministers met de binnenvaartsector om tafel gaan om te bekijken hoe hiermee in het vervolg moet worden omgaan. Ik deel namelijk de analyse van de heer Slob. Hij zei dat hij geen onwil proeft en niet wil suggereren dat er bewust dingen niet zijn vermeld, maar inderdaad is er tijdens het vragenuur nooit gesproken over werktijdverkorting. Er is weliswaar niet expliciet naar gevraagd, maar wel is in algemene zin gevraagd of er een tegemoetkoming kon komen. Ik snap die ondernemers wel. Zij volgen dit allemaal, en bij hen is hierdoor het beeld ontstaan dat er niets zou gaan gebeuren en dat er niets mogelijk was, terwijl achteraf bleek dat dit wel het geval was. Zij hebben geconcludeerd dat zij het weer zelf moesten doen. Daardoor hebben slechts 35 ondernemers een aanvraag gedaan, met recht en reden. Die aanvragen zijn ook gehonoreerd. De tientallen ondernemers die misschien op het verkeerde been zijn gezet of misschien ook wel zelf beter hadden kunnen uitzoeken wat mogelijk was – dat laat ik in het midden – zijn nu een beetje de dupe, terwijl zij in feite evenveel recht hadden als de 35 ondernemers die het wel hebben gedaan. Ik zou de minister echt willen vragen om met de hand over het hart te strijken, te

bekijken wat er kan gebeuren, en dit eerder te beschouwen als iets wat kan dan als iets wat misschien niet mogelijk is.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Het moge duidelijk zijn dat ook de VVD zeer betreurt wat er toentertijd is gebeurd. Door die stremming heeft de binnenvaart natuurlijk een heleboel schade opgelopen. Het is misschien ook wel wrang om te constateren dat die schade beperkt had kunnen blijven als de Duitse overheid eerder had gekozen voor de finale oplossing in plaats van allerlei moeizame pogingen te doen om dat schip weer recht te krijgen. Als dat was gebeurd, hadden wij dit AO waarschijnlijk niet hoeven hebben.

In onze beleving behoort dit soort zaken echter nu eenmaal tot het ondernemersrisico, het bedrijfsrisico. Dat is ook de reden waarom wij niet voor de motie hebben gestemd. Je kunt je tegen dit soort risico's verzekeren. Een andere mogelijkheid is dat je de veroorzaker van schade aansprakelijk stelt voor de geleden schade.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook mijn fractie erkent dat er sprake is van ondernemersrisico. Dat geldt ook voor de fractie van de heer Slob. In dit geval is echter een aantal ondernemers op basis van signalen, onder meer uit het kabinet, echt zwaar gedupeerd, terwijl zij er niets aan konden doen. Tegelijkertijd bestaat er bij de binnenvaartondernemers het beeld dat nu andere sectoren wel geholpen worden.

De heer **Huizing** (VVD): Daarop kom ik zo terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou graag de weging van de heer Huizing daarin horen, als hij denkt aan het gevoel dat die ondernemers op dit moment daarover hebben.

De heer **Huizing** (VVD): Ik begrijp de vraag en kom er zo nog even op terug.

De werktijdverkorting waarover wij het in dit verband hebben, is een universele regeling. Er is daarbij geen maatwerk voor speciale sectoren. Gelukkig heeft een aantal ondernemers er wel gebruik van gemaakt. Een aantal heeft dat helaas niet gedaan. Ik vraag me daarbij toch af waarom dat niet is gebeurd, aangezien de brancheorganisatie hen erop heeft gewezen. Het kan zijn dat de brancheorganisatie hen er te laat op heeft gewezen. Ook daarbij is sprake van eigen verantwoordelijkheid, vind ik. Terugwerkende kracht is in deze regeling geen optie. Wij praten dus wat mij betreft over de verkeerde regeling, en daarmee praten wij over dit onderwerp ook met de verkeerde minister.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb niet de indruk dat we hier met de verkeerde minister spreken, maar dat terzijde. Deze minister deugt.

De heer **Huizing** (VVD): Dit is uw interpretatie van het woord «verkeerd».

De heer **Slob** (ChristenUnie): Hij heeft ook het onderwerp onder zijn beheer waarover wij het volgens mij nu hebben, namelijk de werktijdverkorting. De heer Huizing zei dat er geen sprake van kan zijn om van die regel af te wijken. In principe kunnen er feiten en omstandigheden zijn die wel aanleiding geven om van een bepaalde beleidsregel af te wijken. De vraag is alleen of daarvan in dit geval sprake is. Waarom is de heer Huizing er zo van overtuigd dat daarvan in deze situatie geen sprake kan zijn, nu wij het hebben over de grootste naoorlogse stremming, waardoor de binnenvaartsector kei- en keihard is getroffen?

De heer **Huizing** (VVD): De heer Slob weet net als ik dat er regelmatig dingen gebeuren die buiten de schuld van sectoren om heel veel schade

in een sector veroorzaken. In de meeste gevallen – naar wij hopen is het in principe in alle gevallen – is de sector zelf in staat om de schade op te vangen doordat hij zich bijvoorbeeld adequaat heeft verzekerd. Op een gegeven moment gaat het erom waar je de grens trekt. Ik steun dan ook van harte het verzoek van de heer Slob om met een notitie te komen, waarover wij goed met elkaar kunnen praten. Wanneer zien wij iets nu als een sectorrisico of bedrijfsrisico, dat verzekeraar is of verhaalbaar op een veroorzaker, en wanneer vinden wij dat de schade zo onevenredig groot is dat de overheid ondersteuning zou moeten verlenen? Wat ons betreft is het heel helder dat daarin een eenduidige lijn moet komen.

Waarom zei ik zo-even dat wij hier met de verkeerde minister praten? Wij praten met de goede minister als het gaat over het onderwerp werktijdverkortingskorting. Het primaire doel van de heren Slob en De Rouwe is echter, de binnenvaartsector te helpen, one way or the other. Ik denk dat dit niet gaat met het principe van werktijdverkortingskorting maar dat dit op andere manieren zou moeten gebeuren. De oorzaak of de eventuele schuld ligt bij een ander land. Het is inderdaad opvallend dat voor sommige sectoren de minister of staatssecretaris meteen in de trein stapt om verhaal te halen bij het betrokken land en dat dit voor andere sectoren niet gebeurt. Daarover zullen wij met de desbetreffende ministers moeten praten en volgens mij niet met de minister van Sociale Zaken. Als het gaat om een universele afspraak over wat wij als bedrijfsrisico zien en wat niet, denk ik dat wij bij de minister van Economische Zaken moeten zijn. Maar daarvoor kijk ik ook even naar de deskundigen op dit gebied.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Huizing zei dat hij nog op mijn eerdere interruptie zou ingaan. Ik denk dat wij in dit debat onderscheid moeten maken tussen het ondernemersrisico, waarover wij hebben gesproken, en de werktijdverkortingsregeling voor dit concrete geval. Ik begrijp de opmerking van de heer Huizing over het ondernemersrisico. De motie van ondergetekende en de heer Slob ging over de werktijdverkortingsregeling met als oogmerk, na te gaan of die alsnog kan worden opengesteld. Een groot aantal ondernemers had daar recht op, maar heeft geen aanvraag gedaan, mede door het debat in de Kamer, dat de ondernemers massaal hebben gevolgd en waarin zij hebben gehoord dat er niets mogelijk was. Mijn vraag aan de heer Huizing is of hij het redelijk vindt dat de groep ondernemers die er op zich recht op had – het gaat volgens mij niet om een heel grote groep – alsnog in staat wordt gesteld om daarvan gebruik te maken, net als de 35 ondernemers die dat eerder hadden gedaan.

De heer **Huizing** (VVD): Nee, dat vind ik niet, aangezien de regeling universeel is. Als je een uitzondering maakt voor een bepaalde groep, dient zich volgende week een andere groep aan die om hem moverende redenen zegt dat hij schade heeft gelopen en dat hij op basis van gedane uitspraken of allerlei signalen de indruk had dat hij geen kans maakte. Dit ben ik eens met de minister. Daar kun je gewoon niet aan beginnen. Je maakt een afspraak over een regeling en daar houd je je aan. Als wij vinden dat sectoren ondersteund moeten worden, gaan wij wat mij betreft andere wegen bewandelen.

De heer **Ulenbelt** (SP): Vindt de heer Huizing dat Kamermoties moeten worden uitgevoerd?

De heer **Huizing** (VVD): In principe vind ik dat Kamermoties uitgevoerd moeten worden, maar op het moment dat er moties worden ingediend die niet uitvoerbaar zijn omdat daarmee een heel systeem overhoop wordt gegooid, vind ik dat de minister het recht heeft om aan te geven dat hij niet van plan is om zo'n motie uit te voeren. Ik denk dat de Kamer het recht heeft om daar dan weer een oordeel over te hebben.

De heer **Ulenbelt** (SP): Vindt u dan dat de minister in ieder geval naar de geest van de motie zou moeten handelen?

De heer **Huizing** (VVD): In de motie wordt gevraagd of ondernemers nog met terugwerkende kracht gebruik kunnen maken van een bestaande regeling. Die regeling geeft die mogelijkheid echter niet. Dit betekent dat de regeling gewijzigd zou moeten worden. De minister heeft heel helder aangegeven dat hij dat niet van plan is, omdat dit een precedentwerking zonder weerga zou hebben. Dat is zeer onverstandig. Ik deel die opvatting van harte. Overigens heeft hij dat ook in een eerder debat aangegeven, wat hij weer heeft vermeld tijdens de behandeling van de motie. Hij blijft op dat standpunt staan. Voor de derde keer op rij steun ik dat standpunt. Als de heer Ulenbelt vindt dat het anders moet, hoor ik het wel. Ik ben het alleen niet met hem eens.

De heer **Ulenbelt** (SP): Voorzitter. Mijn partij is van mening dat Kamer-moties moeten worden uitgevoerd, zelfs al zijn ze je niet zo welgevallig. Wat de SP betreft is dat in dit geval overigens niet zo, want wij hebben deze motie van harte ondersteund. Inderdaad, de minister heeft gelijk dat het met terugwerkende kracht toepassen van de werktijdverkortingsregeling een lastige zaak is. Wij hebben de motie toch gesteund, omdat op dat moment mistig was of het wel kon of niet. Nu heeft een deel van de ondernemers er wel gebruik van gemaakt en een deel niet. Gelukkig doen zich zo weinig calamiteiten voor die onder deze regeling vallen, dat heel veel ondernemers de regeling niet eens kennen. Je mag dan wel zeggen dat burgers de wet moeten kennen – dat is ook zo – maar we hebben wel heel erg veel regelingen, en de meeste mensen zijn blij dat zij de calamiteitenregeling niet kennen omdat zij geen calamiteiten hebben meegemaakt. Als er formele belemmeringen zijn om deze werktijdverkortingsregeling, deze calamiteitenregeling in de WW, met terugwerkende kracht uit te voeren, is mijn vraag aan de minister of hij bereid is om een aparte regeling te maken, waarmee in ieder geval naar de geest van de motie wordt gehandeld. Dat houdt in dat een ondernemer, als hij kan bewijzen dat hij heeft stilgelegd vanwege de stremming en als hij kan bewijzen dat hij in die periode als werkgever loon heeft betaald, een beroep moet kunnen doen op de overheid conform de regels van de werktijdverkortingsregeling. Mijn verzoek aan de minister is dus om op die manier een oplossing voor dit probleem te zoeken. Het ging namelijk om een bijzondere calamiteit. Tot slot stel ik een vraag ter informatie. 35 bedrijven hebben gebruikgemaakt van de regeling. Weet de minister hoeveel ondernemingen zijn afgewezen die een beroep op de regeling hebben gedaan en hoeveel bedrijven vermoedelijk, als zij op tijd waren geweest, wel gebruik hadden kunnen maken van de calamiteitenregeling?

De heer **Van den Besselaar** (PVV): Voorzitter. Het is al gememoreerd: het scheepvaartongeluk op de Rijn van half januari vormde een uitzonderlijke situatie. 35 binnenvaartondernemingen hebben een verzoek om werktijdverkortingsregeling ingediend. Die verzoeken zijn ook gehonoreerd. De PVV betreurt op zich de nadelige gevolgen die binnenvaartondernemingen hebben ondervonden door de stremming in de Rijn. Wij vinden echter ook dat er geen werktijdverkortingsregeling mag worden verleend voor een periode voorafgaand aan de datum waarop de aanvraag is ontvangen. De reden daarvoor is dat dan niet meer kan worden gecontroleerd of in de periode daarvoor aan alle beleidsregels is voldaan. Aan die beleidsregels hechten wij bijzonder. Een dezer dagen zullen wij daar in een ander verband nog op terugkomen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij hebben eerder een debat gehad over de binnenvaart. Toen heeft een van de collega's van de heer Van den

Besselaar het woord gevoerd. Hij hield een vlammend pleidooi voor de binnenvaart. Dat was een prachtige sector, zo werd gezegd, en wij moesten alles doen wat wij konden om de binnenvaartsector te helpen. Nu kunnen wij iets doen. Het gaat om iets heel kleins. Er is een mogelijkheid om af te wijken van de beleidsregel als er een bijzondere omstandigheid is. Dat die er is, heb ik volgens mij al voldoende gemotiveerd, evenals collega De Rouwe. Wat zijn de woorden van de PVV voor de binnenvaartsector waard als de heer Van den Besselaar nu zegt: punt, wij doen het niet, en wij gaan over tot de orde van de dag?

De heer **Van den Besselaar** (PVV): De woorden van de PVV zijn wat dat betreft heel veel waard, want wij hebben nog steeds de binnenvaart heel hoog in ons vaandel staan. Wij willen de ondernemers in de binnenvaart ook op alle mogelijke wijzen ondersteunen, maar niet op een wijze waarbij wij de bestaande beleidsregels geweld moeten aandoen. Zulke regels zijn er niet voor niets. Naar onze mening kan dit namelijk leiden tot ongewenste precedentwerking, zoals al eerder is gememoreerd, ik meen door de heer Huizing. Wij zijn tegen zo'n precedentwerking voor toekomstige situaties. Dat is de reden waarom de PVV-fractie tegen de motie-Slob/De Rouwe heeft gestemd.

Daarnaast zijn wij geen voorstander van aparte regelingen voor specifieke groepen, want dan is het hek van de dam. Dat is voor ons ook een reden om dit niet te doen. Ik kom zo meteen op wat wij mogelijkerwijze dan wel zouden kunnen doen, zeg ik in de richting van de heer Slob.

Zoals men weet, is de PVV geen voorstander van Europa. Dat mag genoegzaam bekend zijn. Toch vinden wij dat het onverteerbaar is dat er klauwen met geld vanuit Nederland naar Europa gaan. Veel belastinggeld verdwijnt in de richting van Europa. Het geld klotst eigenlijk tegen de oevers van de Rijn op. Het gaat tijdens dit AO over een internationale calamiteit, en de PVV vindt dat er eigenlijk een Europees noodfonds beschikbaar zou moeten zijn om de gevolgen van dit soort calamiteiten te financieren. Wij hebben er in ieder geval één, waarvan ik weet dat het barst van de centen, en dat is het Europees Globaliseringsfonds. Daarin wordt per jaar 500 mln. gestort. In de jaren 2007 tot en met 2009 is er slechts 119 mln. uitgehaald. Ik vind het Europa op zijn kop dat Nederland veel geld in een dergelijk fonds stopt, dat wij bijdragen aan de leniging van calamiteiten van niet-Nederlandse ondernemingen die in problemen komen, maar dat wij er geen gebruik van kunnen maken als onze ondernemers in de problemen komen. Ik roep de minister dan ook op om te bekijken of ook de Nederlandse ondernemers, met name de binnenvaartondernemers, langs deze weg geholpen zouden kunnen worden. Daarop wil ik graag een reactie van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap elementen uit het pleidooi van de heer Van den Besselaar best, in het bijzonder wat hij zegt over de precedentwerking en de beleidsregels. Toch proef ik bij hem een beetje een dubbele houding. Hij zegt namelijk dat hij de binnenvaartschippers wel wil helpen en vestigt zijn hoop op Europa, waarvan hij overigens een grote afkeer heeft. Dat is misschien een beetje selectief; maar dit terzijde. Volgens de heer Van den Besselaar zijn het de beleidsregels die in de weg staan. De PVV is echter mede zo groot geworden doordat zij ageert tegen regels die in de weg staan voor mensen die hulp nodig hebben. Is de heer Van den Besselaar bereid om daardoorheen te prikken vandaag, juist voor de ondernemers over wie de heer Graus heeft gesproken? Ik zal de woorden van de heer Graus niet herhalen, maar hij heeft forse woorden geuit over de binnenvaartsector als specifieke groep. De heer Van den Besselaar gaf aan dat hij niet wil doen aan beleid voor specifieke groepen, maar de woorden van de heer Graus gingen over een specifieke groep. Ook dat lijkt mij gewoon tegenstrijdig. Mijn vraag is dus of de heer Van den Besselaar bereid is om daardoorheen te prikken.

De heer **Van den Besselaar** (PVV): Ik kan kort zijn: daartoe zijn wij niet bereid. Twee argumenten zijn voor ons op dit moment belangrijker dan de overwegingen om voor deze mensen wat te doen. Het eerste is de precedentwerking en het tweede is het feit dat je voor specifieke groepen beleid gaat maken, waardoor het einde snel zoek is. Er zijn andere middelen om iets voor deze mensen te doen. De heer De Rouwe viel mij aan op het feit dat de PVV geen voorstander is van Europa maar daar toch gebruik van wil maken. Daarop zeg ik: wij stoppen heel veel geld in Europa. Daartoe zijn wij voorlopig nog verplicht, maar dan wil ik er ook wel heel veel geld uit terughalen.

Minister **Kamp**: Voorzitter. Ik proef bij de woordvoerders nogal wat gevoel voor de binnenvaartschippers. Er is ook verwezen naar een andere woordvoerder van de PVV die daarvoor het nodige gevoel aan de dag zou hebben gelegd. Ik kan me daar heel veel bij voorstellen. Zoals men misschien weet, woon ik zelf in Zutphen. Wanneer ik in Zutphen ben, gaat er geen dag voorbij zonder dat ik langs de IJssel loop. Daar liggen altijd binnenvaartschepen die even naar het centrum van Zutphen gaan. Je ziet ze voortdurend voorbijvaren. Ik praat vaak met de schippers. Ik kan me er dus heel veel bij voorstellen dat Kamerleden daar gevoel voor hebben. Het zijn ondernemers die echt presteren en van wie wij met zijn allen erg veel plezier hebben.

Deze ondernemers kunnen soms ook een heel goede boterham verdienen aan hun bedrijf. Zij hebben geweldige jaren gehad. Zij kennen ook jaren dat het heel slecht gaat, maar dan houden zij toch de zaak in stand, soms in heel moeilijke omstandigheden. Het zijn echte ondernemers. Dit betekent dat zij ook inschattingen moeten maken van hun winstkansen en van de risico's die zij lopen. Als je altijd over de Rijn vaart en altijd je werk kunt doen, moet je je afvragen of je je moet verzekeren voor calamiteiten of niet. Dat is een ondernemersrisico en een keuze die je als ondernemer maakt.

Nu is er een calamiteit geweest. Een schip met zwavelzuur is gekanteld bij de Lorelei in een bocht van de Rijn, waardoor de zaak een maand was gestremd. Dat is zo'n risico waar een binnenvaartondernemer tegenaan loopt. Als je je daartegen hebt verzekerd, kun je het geld bij de verzekering claimen, en als je je er niet tegen hebt verzekerd, kan dat niet. Zoals de heer Huizing zei, naar ik meen, ga je in het geval van zo'n schade eerst naar de eigenaar van het betrokken schip, in dit geval van het zwavelzuurschip. Je zegt dan: jullie hebben het schip laten kantelen, daardoor heb ik schade en die schade wil ik op jou verhalen. Dat kun je met succes doen. Dat kan tot zo'n 2,3 mln.; dan heb je de grens bereikt waartoe de eigenaar van zo'n schip aansprakelijk is. Daarna is bij de eigenaar van dat schip volgens de Europese regels niet nog meer te halen. Dan moet je dus naar je verzekering toe. Heb je die niet, dan ligt het risico bij jezelf. Dat is niet anders.

In de Kamer is over dit onderwerp gesproken tijdens het vragenuurtje, waarbij ik mijn collega van I en M verving. Ik heb toen gezegd dat er geen specifieke regeling was waarvan in dat geval gebruikgemaakt zou kunnen worden. Die is er ook niet. Wat er wel is maar wat toen niet aan de orde is gekomen, is een algemene regeling voor werktijdverkorting. Die regeling bestaat en is ook bekend bij de organisaties. Organisaties zijn ervoor om dat soort dingen te weten. Ook in dit geval was er een organisatie die daarvan wist, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, dat qua tonnage de grootste belangenbehartiger is in deze sector. De rederijen zijn daarbij aangesloten, evenals zo'n 200 particuliere schippers. Wij moeten ons daarbij wel realiseren dat er in deze sector veel vrije jongens zijn, voor wie ik overigens veel waardering heb. De organisatiegraad is gering. Twee derde van de mensen is helemaal niet aangesloten. Een derde is wel georganiseerd, voor een deel bij Kantoor Binnenvaart en voor het grootste deel bij het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Dit laatste bureau heeft de mensen ook gewezen op de mogelijkheid om van de werktijdverkortingsregeling gebruik te maken. Een aantal mensen heeft dat gedaan. Men kan voor de regeling in aanmerking komen vanaf de datum waarop de aanvraag wordt gedaan. Er wordt bekeken of men aan de regels voldoet, en als dat het geval is en voor zover je toestemming krijgt, kan het personeel van de WW-regeling gebruikmaken. Dan hoef je het als ondernemer niet allemaal voor eigen risico te nemen. Daarbij heb ik het niet over alle schade die wordt geleden, maar specifiek over de loonkosten. Om andere zaken, bijvoorbeeld het feit dat het schip stilligt en het verlies van inkomsten en winst, gaat het daarbij niet. Het gaat alleen om het personeel. Als je aan de regels voldoet en je de medewerking voor de werktijdverkortingsregeling krijgt, kun je daarvoor vanaf de datum van aanvraag in aanmerking komen.

Die organisatie heeft daarover geadviseerd. Een aantal ondernemers heeft het verzoek gedaan. In 35 gevallen kon de aanvraag gehonoreerd worden. In 27 gevallen kon de aanvraag niet gehonoreerd worden, omdat die aanvragen kwamen nadat de stremming alweer was opgeheven. Volgens de regeling kunnen wij namelijk niet met terugwerkende kracht werktijdverkorting geven. Dat staat zelfs heel expliciet in deze regeling. Daarover kan echt geen misverstand bestaan. Werktijdverkorting kan nooit met terugwerkende kracht worden toegekend. Sinds de huidige regeling voor werktijdverkorting bestaat, is op deze regel nog nooit voor een specifieke groep een uitzondering gemaakt. Dat is niet gebeurd, omdat je de omstandigheden niet meer kunt controleren als je met terugwerkende kracht werktijdverkorting toekent. Een schipper die met zijn personeel vanwege een stremming in de Rijn moet wachten, kan zijn personeel zolang naar huis sturen en proberen werktijdverkorting te regelen. Hij kan zijn personeel echter ook achterstallig onderhoud laten uitvoeren of bepaalde administratieve werkzaamheden laten doen. Er zijn ook nog andere dingen te bedenken die hij zijn personeel kan laten doen. Als de eigenaar en schipper zijn personeel dus niet naar huis stuurt maar voor de andere optie kiest, blijft het personeel gewoon aan het werk. Die schipper kan dan geen beroep doen op de werktijdverkortingsregeling. Het is dus heel nuttig dat in die werktijdverkortingsregeling is opgenomen dat ze alleen kan gelden vanaf het moment van aanvraag. Alleen dan kan immers worden gecontroleerd of men aan de regels voldoet en alleen dan kan een goede beslissing worden genomen.

Ik zei al dat er nog nooit voor een groep een uitzondering is gemaakt op de bepaling dat de werktijdverkorting niet met terugwerkende kracht kan worden toegekend. Volgens mij is het bovendien zeer onverstandig om zo'n uitzondering te maken. Daarmee zouden wij namelijk het voortbestaan van de regeling op het spel zetten. Bij grote calamiteiten kan deze regeling de overheid erg veel geld kosten. Onlangs hadden wij te maken met een calamiteit in Japan. Daardoor kregen bedrijven in Nederland geen onderdelen meer uit Japan. Die bedrijven kunnen een beroep doen op de regeling voor werktijdverkorting. Bij grote calamiteiten, waarbij veel bedrijven een beroep doen op de regeling, heeft deze regeling heel grote financiële consequenties voor de overheid. Om in zo'n situatie deze regeling verantwoord te laten voortbestaan, is het nodig dat er duidelijke criteria voor gelden. Als wij ervoor zouden kiezen om voor een geval als deze stremming op de Rijn een uitzondering te maken, dan zou dat echt een precedentwerking hebben. Daarmee zou volgens mij het bestaan van de regeling als geheel op het spel worden gezet. Dat zou zeer ongewenst zijn.

Daarom heb ik de Kamer geschreven dat ik alle begrip heb voor de schippers, maar ook dat ik vind dat zij drie mogelijkheden hebben om de schade te beperken. In de eerste plaats kunnen zij de schade verhalen op de eigenaar van het schip dat zwavelzuur vervoerde. In de tweede plaats kunnen zij een schadeclaim indienen bij de eigen verzekering. In de derde plaats kunnen zij de schade beperken door op tijd een aanvraag voor

werktijdverkorting in te dienen. Vanaf de datum van aanvraag kan de werktijdverkorting worden toegekend. Wat mij betreft blijft het bij deze drie mogelijkheden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij spraken op 25 januari in de Kamer met de minister. Toen heeft de minister met nadruk gezegd dat dit een verantwoordelijkheid is van de betrokken ondernemers zelf. Na die datum heeft de ramp bij de Lorelei nog ongeveer tweeënhalve week geduurd, namelijk tot 14 februari. Op 25 januari wisten wij niet dat het nog zo lang zou duren. Op die 25ste januari hebben schippers heel goed gevolgd wat er in de Kamer is gezegd. Ik kan mij heel goed voorstellen dat men toen heeft geconcludeerd dat men van het Rijk heel weinig kon verwachten. Dat was voor deze schippers teleurstellend. Er was kort daarvoor een belangrijk debat gevoerd in de Kamer over de binnenvaartsector. Daarin had de minister ook al gezegd dat hij niets voor de sector zou gaan doen. Terwijl heel veel andere bedrijven in Nederland wel door de overheid door de crisis zijn geholpen, vond de minister dat de schippers de gevolgen daarvan zelf maar moesten dragen. Schippers waren dus teleurgesteld. Zij hebben het daarom maar even laten rusten.

Onafhankelijk van de vraag of dit de schippers is aan te rekenen, kunnen wij constateren dat een aantal schippers niet heeft doorgehad dat men nog wel een beroep kon doen op deze regeling voor werktijdverkorting. Als de minister op 25 januari op deze regeling had gewezen, was men waarschijnlijk wel direct in actie gekomen. De minister heeft er echter niet op gewezen en veel schippers zijn niet in actie gekomen. De minister heeft de mogelijkheid om, als hij dat zou willen, toch af te wijken van de beleidsregel. Ik realiseer mij dat dit nog niet eerder is gebeurd. Het gaat hierbij echter om een beperkte groep. Het gaat ook om een groep die zwaar is getroffen. Wij spreken immers over de grootste stremming op de Rijn ooit. De omvang van de groep is te overzien. Ook de omstandigheden zijn te overzien. Er zijn volgens mij ook goede motieven om deze groep ruimte te bieden. Ik zie wat het kabinet voor andere ondernemers in Nederland doet. Ik begrijp daarom echt niet dat het kabinet voor deze groep geen gemotiveerde uitzondering op de beleidsregel wil maken. Dit hoeft absoluut geen precedentwerking te hebben, want het is allemaal erg afgebakend, ingekaderd en zeer overzichtelijk.

Minister **Kamp**: Of ik tijdens het vragenuurtje in de Kamer op 25 januari voldoende duidelijk ben geweest, is aan anderen om te beoordelen. Ik probeer altijd zo duidelijk mogelijk te zijn. Tijdens het vragenuurtje ben ik met name ingegaan op de vraag van de heer Slob. Ik heb er daarbij op gewezen dat schippers ondernemers zijn. Als ondernemers schade lijden, moeten zij dat in de eerste plaats verhalen op degene die de schade veroorzaakt. In de tweede plaats kunnen ondernemers zich hiervoor verzekeren. Zij maken zelf de keuze of zij zich hiervoor wel of niet verzekeren. Die verantwoordelijkheid dragen zij zelf. Als de ondernemer de schade niet of niet meer kan verhalen op de veroorzaker van de schade en zich er ook niet tegen heeft verzekerd, dan zijn er geen andere mogelijkheden. Er is geen regeling waardoor de overheid die schade zou kunnen vergoeden. Ik heb tijdens het vragenuur ook gezegd dat ik niet van plan was om zo'n regeling op te stellen.

Los daarvan bestaat echter uiteraard al lang de regeling voor de algemene werktijdverkorting. Die regeling is niet gericht op de schade die een schipper bij een stremming lijdt, maar is meer in het algemeen gericht op een situatie waarin bedrijven als gevolg van een calamiteit hun personeel niet meer hun werk kunnen laten doen en waarin zij menen als gevolg daarvan het loon van hun personeel niet meer te kunnen betalen. Van die regeling kunnen alle ondernemers gebruikmaken. De belangenorganisaties zijn ervoor om ondernemers op zo'n regeling te wijzen. Zij moeten deze regelingen kennen. De organisaties kunnen de schippers daarover

informer en hebben dat gedaan. Schippers hebben daarop werktijdverkorting aangevraagd. Andere schippers hebben geen aanvraag ingediend en sommige hebben hun aanvraag te laat ingediend. Dat is de werkelijkheid.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik neem het de minister niet kwalijk dat hij tijdens het vragenuur niet op deze regeling heeft gewezen. Feit is echter wel dat daardoor sommige schippers dachten: dit is het dus. Het was toch de minister van Sociale Zaken die tijdens het vragenuur hierover namens het kabinet het woord voerde. Uit de woorden van de minister maakten de schippers op dat dit alleen de verantwoordelijkheid van de ondernemers was. Dat vonden zij teleurstellend, maar zij hebben daarover niet verder nagedacht. De regeling is dus helemaal niet aan de orde geweest. De minister noemde zelf juist de ramp in Japan. In het kader van die ramp wordt informatie over de werktijdverkortingsregeling netjes op sites gepubliceerd. Men wordt erop gewezen dat men gebruik kan maken van deze regeling. De regeling wordt zelfs opengesteld en de adressen en formulieren worden erbij geleverd. Ik weet niet of bij de situatie in Japan voor deze regeling ook een einddatum geldt. Is er een datum waarna indieners er niet meer bij horen? Ik hoor dat graag van de minister. Een aantal schippers heeft in ieder geval net iets te laat gereageerd. Ik heb hier een brief voor me die een van de schippers van het ministerie heeft gekregen. Er staat in: u kunt geen aanspraak maken op de regeling, want het is te laat. «Van feiten en omstandigheden die aanleiding geven om van deze beleidsregel af te wijken is mij niet gebleken. Uw verzoek tot werktijdverkortening wordt derhalve afgewezen.» Dit is een keiharde boodschap voor deze ondernemers.

Minister **Kamp**: Er wordt hiermee gehandeld conform de regeling die de Kamer heeft vastgesteld.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ja, maar de Kamer heeft ook een motie aangenomen, waaruit blijkt dat zij vindt dat er wel een uitzondering mag worden gemaakt. De Kamer heeft het recht om zo'n uitspraak te doen. De minister legt deze uitspraak nu gemotiveerd naast zich neer, maar mijns inziens is die motivering niet bevredigend.

Minister **Kamp**: De heer Slob vroeg hoe lang je van zo'n regeling gebruik kunt maken. Ik noem het voorbeeld van de calamiteit in Japan. Daardoor krijgen Nederlandse bedrijven bepaalde onderdelen niet meer geleverd. Zolang deze bedrijven deze onderdelen niet uit Japan geleverd krijgen en het onmogelijk is om deze onderdelen van elders te betrekken, kunnen zij werktijdverkortening aanvragen. Wij zullen dan bekijken of deze bedrijven aan de regels voldoen. Zodra Japan de onderdelen weer levert, of zodra vervangende onderdelen van elders betrokken kunnen worden, is het afgelopen en komen de bedrijven niet langer voor werktijdverkortening in aanmerking. Bij de stremming in de Rijn was de eindtijd voor de regeling een heel natuurlijke, namelijk het moment dat het gekantelde schip was weggesleept. Toen konden de schepen weer doorvaren. Het gaat er dus om of schippers in de periode van de stremming een aanvraag hebben ingediend. Als zij dat gedaan hebben en zij voldoen aan de regels, kunnen zij voor toepassing van de regeling in aanmerking komen vanaf de datum van indiening tot aan de datum waarop de stremming werd opgeheven. Als schippers geen aanvraag hebben ingediend voor de datum dat de stremming werd opgeheven, of als zij niet aan de regels voldoen, komen zij niet voor toepassing van de regeling in aanmerking. Hoe zou er moeten worden gehandeld? De heer Slob gaf zijn appreciatie en ik geef mijn appreciatie ervan. De regeling voor werktijdverkortening is een lang bestaande regeling die grote financiële consequenties voor de overheid kan hebben. Het is belangrijk om die regeling in stand te houden. Als wij

afwijken van de uitdrukkelijke bepaling dat de regeling niet met terugwerkende kracht van toepassing kan zijn, stellen wij het bestaan van de regeling mijns inziens ter discussie. Dat is ongewenst. Daarom vind ik dat wij dat niet zouden moeten doen. Ik heb dat toen gezegd en zeg dat nu opnieuw.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben het over het dossier over werktijdverkorting. Ik ben een leek op dit vlak, maar gelukkig weet de minister er alles van. Daarom vraag ik hem: is er op geen enkele wijze een mogelijkheid om een uitzondering te maken? Verder vraag ik hem waarom hij ervoor heeft gekozen om tijdens het vragenuur niet op deze regeling te wijzen. Achteraf bleek dit een regeling te zijn waarvoor schippers gewoon in aanmerking kwamen. Ik verwijt de minister niets, want ik weet hoe het bij het vragenuur is gegaan. Uiteindelijk heeft deze regeling echter 35 ondernemers een kleine verlichting geboden. Wij, en waarschijnlijk ook de minister, hadden alle ondernemers deze verlichting gegend.

Minister **Kamp**: Ik kies er nooit voor om relevante informatie niet te geven. Ik verving tijdens het vragenuur de minister van Infrastructuur en Milieu. Tijdens het vragenuur ben ik door de heer Slob bevestigd over wat zich in Duitsland afspeelde. Ik heb gesproken over de schade in algemene zin. Schippers lagen stil met hun schip en hadden geen inkomsten terwijl er wel sprake was van afschrijvingskosten en personeelskosten. Schippers konden veel schade lijden. Ik heb gesproken over die schade en over het verhalen van de schade op de verzekering. Ik heb ook gezegd dat er daarvoor verder geen specifieke regeling bij de overheid was en dat ik ook niet van plan was om een specifieke regeling te creëren. Er zijn echter uiteraard andere zaken die een rol spelen, waaronder deze regeling voor werktijdverkorting. Die regeling valt onder de algemene basisinformatie waarop een organisatie als het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart de leden wijst. Daarop volgen de aanvragen bij de overheid. Die worden afgehandeld. Het is niet zo dat ik er op zo'n moment in de Kamer voor kies om mensen informatie te onthouden. Ik heb de vragen beantwoord die tijdens het vragenuur zijn gesteld. Er is dus een relatie tussen de vragen die zijn gesteld en de antwoorden die zijn gegeven. De antwoorden worden beperkt door de omvang van de vragen. Ik heb niet bewust iets weggehouden. Er is niet iets weggehouden waarover mensen zouden kunnen beschikken. De regeling voor de werktijdverkorting is geen onbekende regeling. Deze regeling is breed bekend en de organisaties zijn er onder andere voor om informatie over zulke regelingen op het goede moment onder de leden te verspreiden. Er zijn leden die van die informatie gebruik hebben gemaakt. Anderen hebben dat niet gedaan, misschien omdat zij niet zijn georganiseerd, misschien omdat zij de informatie niet hebben opgevraagd en misschien omdat zij hun personeel iets anders hebben laten doen. Er zijn allerlei redenen te bedenken waarom mensen geen aanvraag hebben ingediend. Ik kan die situaties achteraf niet meer reconstrueren.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het vragenuur heeft de minister wel gezegd dat hij dacht de schippers geen perspectief te kunnen bieden. Hij heeft gezegd dat hij de ondernemers niet tegemoet zou kunnen komen. Twee tot drie weken later kwam er echter wel een brief waarin de regeling voor werktijdverkorting in dit kader werd aangekondigd. Ondernemers vissen nu achter het net. Ik heb verder gevraagd of het volgens de minister op geen enkele manier mogelijk is om een uitzondering te maken.

Minister **Kamp**: De heer De Rouwe heeft het over de brief. Wij sturen niet zomaar een brief vanwege een stremming in de Rijn. Er is een regeling voor werktijdverkorting vastgesteld. Op een gegeven moment komen er

bij de overheid aanvragen op grond van die regeling binnen. Op die aanvragen wordt door de overheid verschillend gereageerd. De ene keer neem je de aanvraag in behandeling en ken je op een gegeven moment de werktijdverkortings toe. De andere keer moet je reageren met een brief waarin je aankondigt dat de aanvraag niet in behandeling kan worden genomen, omdat de stremming inmiddels is opgeheven. Een derde keer stuur je een brief naar aanleiding van een aanvraag die op tijd is gedaan, maar waarin je de aanvrager toch moet melden dat hij niet aan een bepaalde voorwaarde voldoet. Met deze brieven reageren wij op de individuele verzoeken aan ons. Zo'n brief wordt alleen gestuurd naar aanleiding van een verzoek.

De heer De Rouwe vraagt of er op geen enkele manier een uitzondering kan worden gemaakt. In algemene zin is er de bepaling dat van regels kan worden afgeweken. Dat is echter een algemene bepaling. In de werktijdverkortingsregeling is specifiek opgenomen dat deze regeling niet is bedoeld om te worden toegepast met terugwerkende kracht. Dat is expliciet opgenomen in de regeling. Wij moeten ons nu dus afvragen of wij hiervan willen afwijken, ondanks die expliciete bepaling. Ik wil dat niet doen, omdat wij het nog nooit hebben gedaan, omdat er van afwijken een precedentwerking zou uitgaan en omdat ik het onverstandig zou vinden om de redenen die ik zojuist heb genoemd.

Men heeft mij erop gewezen dat er verbanden zouden kunnen worden gelegd met calamiteiten en de gevolgen daarvan voor kwekers van komkommers of spruiten. Voor deze mensen zouden wel regelingen bestaan. Er zijn inderdaad regelingen bij het ministerie van EL&I waarvan in bepaalde omstandigheden gebruik kan worden gemaakt door ondernemers als zij aan de voorwaarden van de desbetreffende regeling voldoen. Daar ga ik echter niet over. Ik ga wel over de regeling voor werktijdverkortings. Als de Kamer er behoefte aan heeft, een overzicht van al deze regelingen te ontvangen, dan ben ik bereid om met de minister van EL&I te onderzoeken of dit recent nog voor de Kamer inzichtelijk is gemaakt. Als dat niet zo is, kunnen wij bezien op welke manier aan het verzoek van de Kamer tegemoet zou kunnen worden gekomen. De finesses van de regelingen bij EL&I heb ik op dit moment niet in mijn hoofd. Wat ik wel weet, is dat op mijn ministerie de regeling voor werktijdverkortings bestaat en dat deze regeling in het kader van de stremming op de Rijn in een aantal gevallen kon worden toegepast en in een aantal andere gevallen niet.

De heer Ulenbelt stelt voor om voor dit geval een aparte regeling op te stellen, waardoor toch met terugwerkende kracht werktijdverkortings kan worden toegestaan. In theorie kan alles. Het lijkt mij echter erg raar om voor één calamiteit een aparte regeling te creëren, waarbij ook nog eens uitdrukkelijk wordt afgeweken van een bestaande regeling. Dat lijkt mij niet verstandig. Er is een regeling vastgesteld. Er is ook vastgesteld wanneer deze regeling wel en wanneer zij niet van toepassing is. Van de regeling voor werktijdverkortings mag niet met terugwerkende kracht gebruik worden gemaakt. Ik vind dat wij ons daaraan moeten houden. Om dezelfde reden als waarom ik geen uitzondering wil maken op de bestaande regeling, wil ik ook geen aparte regeling creëren. Een aparte regeling creëren zou immers eigenlijk op hetzelfde neerkomen, namelijk het maken van een uitzondering op een bestaande regeling. Ik zeg nogmaals dat het maken van een uitzondering het bestaan van deze regeling op termijn in gevaar kan brengen. Dat is niet gewenst.

De heer **Ulenbelt** (SP): Het maken van een uitzondering is te rechtvaardigen omdat door de communicatie tussen de minister en de Kamer een verkeerd beeld is ontstaan bij een deel van het publiek waarvoor dit van belang is. Het beeld is ontstaan dat men zich niet bij de overheid hoefde te melden, omdat er toch geen schijn van kans was op compensatie van die zijde. Het gaat hierbij dus om een communicatiemisverstand. Met de

motie wordt geprobeerd om de problemen op te lossen die daardoor zijn ontstaan. Een uitzondering maken bij de regeling voor werktijdverkorting is onmogelijk. Misverstanden door communicatie heeft de minister eerder bij de hand gehad. Die misverstanden hebben ook een hoop geld gekost. Om de gevolgen te bestrijden van het misverstand waarover wij het vandaag hebben, is minder geld nodig. Achteraf gezien konden de schippers wellicht aanspraak maken op de regeling als zij op tijd een aanvraag hadden ingediend. Volgens de regel kunnen schippers niet achteraf een aanvraag indienen. Laat de minister daarom even een regeling maken waarmee wij hieraan wel tegemoet kunnen komen.

Minister **Kamp**: Als de minister van I en M naar de Kamer komt, is hij niet gehouden om alle varianten van de belastingwetgeving te bespreken. Hij is dan ook niet gehouden om alle regelingen te bespreken die het ministerie van Sociale Zaken kent. Hij moet bij het vragenuurtje de vragen van de Kamer beantwoorden. Ik heb op 25 januari als plaatsvervanger van de minister van I en M feitelijke informatie gegeven over wat zich afspeelde op de Rijn. Ik heb toen ook gezegd wat schippers kunnen doen als zij schade hebben opgelopen. Ik heb gezegd hoe zij die schade kunnen verhalen en hoe het zit met de verzekering. Ik heb verder gezegd dat als schippers geen verzekering hebben afgesloten en zij de schade niet kunnen verhalen, daarvoor geen specifieke regeling is bij de overheid en dat ik ook niet van plan ben om die regeling te scheppen. Ik meen daarom dat ik op dat moment correcte informatie heb gegeven en dat er geen reden is om dat nu anders te benaderen. Bovendien heeft de grootste organisatie op dit vlak haar leden geïnformeerd over een van de bestaande regelingen, namelijk de regeling voor werktijdverkorting. Enkele tientallen mensen hebben daarvan gebruikgemaakt en de werktijdverkorting is hun toegewezen. De zaak heeft zich dus volgens mij op een ordentelijke wijze afgespeeld.

Een en ander neemt niet weg dat er voor de betrokken ondernemers een groot probleem bestond. Ik realiseer mij dat heel goed. Een aantal schippers heeft een maand lang stilgelegen en heeft forse schade geleden. In algemene zin zijn voor die situaties verzekeringen. Met verzekeringen kun je je daartegen indekken. Ondernemers hebben echter ook het recht om zich daartegen niet te verzekeren. Zij kunnen de inschatting maken dat zij uiteindelijk financieel beter af zijn als zij zich niet verzekeren en het risico zelf nemen, dan als zij zich verzekeren en de verzekeringspremie betalen. Ik kan niet in de plaats van de individuele ondernemer treden.

De heer Van den Besselaar verwees naar het Europees Globaliseringsfonds. Ik heb niet alle regels van dat fonds bij de hand. Ik vraag mij echter af of zo'n Europees Globaliseringsfonds is bedoeld om met terugwerkende kracht de gevolgen van een stremming op de Rijn op te pakken. Net zo goed als ik echter bereid ben om, naar aanleiding van een vraag van de heer De Rouwe en de heer Slob, te bezien of de informatie over de bestaande rijksbrede regelingen op dit moment op de juiste manier bij de Kamer bekend is en, als dat niet het geval is, te bezien of wij daarin kunnen voorzien, zo ben ik ook bereid om te bekijken of het Europees Globaliseringsfonds op een of andere wijze op deze kwestie van toepassing zou kunnen zijn. Ik schat in dat dit niet het geval is. Mocht ik dat verkeerd inschatten en mochten er wel mogelijkheden zijn, dan zal ik de Kamer dat laten weten.

De heer **Van den Besselaar** (PVV): Ik heb meer in het algemeen gezegd dat het geld tegen de oevers van de Rijn klotst in Europa. Ik heb ook geopperd dat er wellicht in Europa fondsen zijn waaruit middelen beschikbaar kunnen worden gesteld om de schade door deze internationale stremming te vergoeden. Het Europees Globaliseringsfonds heb ik alleen maar als voorbeeld genoemd van een Europees fonds waarbij het

geld tegen de oevers aan klotst. Het Europees Globaliseringsfonds ontvangt per jaar 500 mln.

Minister **Kamp**: Oké, dan kan ik de heer Van den Besselaar een ander antwoord geven. Mijn medewerkers zeiden mij zojuist dat bij het Europees Globaliseringsfonds een grens geldt van minimaal 500 ontslagen. Het moet dus echt om ontslagen gaan en bovendien moet er sprake zijn van meer dan 500 ontslagen. Wij kunnen ons dus de moeite besparen om de mogelijkheden van het Europees Globaliseringsfonds te onderzoeken. Dat fonds is op deze kwestie niet van toepassing. Het ging de heer Van den Besselaar echter dus niet alleen om het Europees Globaliseringsfonds. Hij vindt dat er voor dit soort Europese calamiteiten eigenlijk een Europese voorziening zou moeten zijn. Ik kan mij dat voorstellen. Minister Schultz van Haegen van I en M heeft daarover al contact opgenomen met de verantwoordelijke Eurocommissaris Kallas. De minister heeft gezegd dat zij graag wil dat wordt onderzocht of er op Europees niveau voor calamiteiten een regeling kan komen. Ik zeg wel tegen de heer Van den Besselaar dat wij ons daarbij moeten realiseren dat, als er een regeling komt, deze alleen zal gelden voor nieuwe gevallen. Onder zo'n nieuwe regeling zal nooit een oude situatie worden gebracht. Ook zo'n regeling zal dus geen oplossing zijn voor schippers die schade hebben geleden door de stremming op de Rijn.

Ik ben mijn betoog begonnen met te zeggen dat ik het gevoel van de woordvoerders voor de schippers deel. Schippers hebben goede jaren en slechte jaren. Het zijn immers ondernemers. Zij organiseren zich wel of zij organiseren zich niet. Zij verzekeren zich wel of zij verzekeren zich niet. Als er zaken aan de orde zijn, ben ik ieder moment bereid om zo goed mogelijk informatie te geven. Ik vind echter niet dat hier een fout is gemaakt bij het geven van informatie, een fout op grond waarvan wij zouden moeten afwijken van regels. Ik vind het niet goed als wij zouden afwijken van de regels die bestaan rond de werktijdverkortingsregeling, omdat daarmee deze regeling ter discussie komt te staan. Die regeling kunnen wij in de toekomst nog vaak en hard nodig hebben. Daarom heb ik geantwoord zoals ik heb geantwoord.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij hebben nog krap vijf minuten beschikbaar. Wij houden geen tweede termijn meer, maar ik geef woordvoerders die dat willen, gelegenheid om nog een korte vraag aan de minister te stellen of om een korte reactie te geven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden, al moet ik eerlijk zeggen dat ik had gehoopt op andere antwoorden. De minister heeft toegezegd dat hij zal bezien of alle regelingen bij de Kamer bekend zijn. Het gaat ons daarbij ook om een antwoord op de vraag wanneer er sprake is van een bedrijfsrisico en wanneer niet. Ik hoop dat de minister dat meeneemt als hij inzage geeft in de regelingen. Ik meen dat helderheid hierover wellicht veel discussies in de toekomst kan voorkomen.

De minister stelt dat ook voor deze specifieke situatie geen uitzondering kan worden gemaakt. Hij heeft mij daarvan niet kunnen overtuigen. Ik meen dat de Kamer de ruimte moet hebben om uit te spreken die uitzondering er wel moet komen. Dat heeft zij inmiddels gedaan door de motie aan te nemen. De minister heeft mij niet overtuigd en dus zal ik opnieuw een VAO aanvragen. Ik zal de Kamer opnieuw vragen of zij vindt dat een uitzondering moet worden gemaakt, ook gehoord deze beraadslaging. Ik blijf erbij dat het maken van een uitzondering gepast is. De minister heeft in het overleg gezegd dat het gaat om een bedrijfsrisico, terwijl later is gebleken dat er toch een beroep kon worden gedaan op een regeling die is ingevoerd voor omstandigheden die niet onder normale bedrijfsrisico's vallen. Daarmee is ruimte gecreëerd tussen het antwoord

van de minister en de feitelijke situatie die is ontstaan. Natuurlijk kunnen wij tegen ondernemers zeggen: je had gewoon voor 14 februari een brief moeten sturen en een beroep moeten doen op de regeling toen je daar met je bootje op de Rijn dobberde. Ik snap echter heel goed dat dit door de omstandigheden in een aantal gevallen anders is gelopen. Ik persisteer dus bij uitvoering van deze motie. Ik zal de Kamer daarover opnieuw om een uitspraak vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik ben benieuwd naar de uitkomst van het gesprek met Eurocommissaris Kallas. Uit de brief van 23 maart begrijp ik dat minister Schultz van Haegen de Kamer hierover in april zou informeren. Het is inmiddels juni. Ik zal in de procedurevergadering hierover bij I en M aan de bel trekken. Ik verwacht niet van de minister van Sociale Zaken dat hij dit nu paraat heeft.

Verder heb ik een vraag gesteld over het onderzoek van NEA, dus het onderzoek dat de sector zelf op dit moment laat uitvoeren naar de gevolgen van de stremming. Is de minister bereid om in dit onderzoek te participeren of de uitkomsten van dit onderzoek tot zich te nemen? Wij moeten lessen trekken uit wat er is gebeurd op de Rijn. De minister wijst er terecht op dat de organisatiegraad van de sector niet optimaal is. Dat is bekend. Een stremming kan weer ontstaan. Welke lessen trekt het kabinet uit de stremming bij de Lorelei? Is het bereid om hieruit lessen te trekken? Is het wellicht een goed idee om binnenkort nog eens met de binnenvaartsector om de tafel te gaan zitten om dit te bespreken? Hoe kunnen wij hiermee in het vervolg beter omgaan?

De **voorzitter**: Ik zie aan de heer Huizing, de heer Ulenbelt en de heer Van den Besselaar dat zij geen behoefte hebben aan spreektijd in deze ronde. Het woord is aan de minister.

Minister **Kamp**: Voorzitter. Ik denk dat de heer Slob mij wel begrepen heeft. Het zou onbeleefd zijn als ik mijzelf zou herhalen. Schippers zijn geconfronteerd met een stremming en hebben daardoor breed schade geleden. Ik heb gesproken over de mogelijkheden van schippers om zich tegen die schade te verzekeren. Men heeft mij erop gewezen dat doorbetaalde lonen een onderdeel van de schade vormen. Voor dat aspect bestaat de regeling voor werktijdverkorting. Die regeling is tijdens het vragenuurtje niet aan de orde geweest. Bij de beantwoording van een mondeling gestelde vraag tijdens het vragenuurtje kan niet alles in een keer aan de orde komen. Ik had ook over heel veel fiscale aspecten kunnen spreken. Ik meen dat ik tijdens het vragenuurtje zo goed mogelijk heb gereageerd. Ik meen dat er geen fout in de communicatie is gemaakt. Ik meen ook dat het echt een taak is voor de organisaties om de leden te informeren over deze regelingen. Dat hebben de organisaties ook gedaan. Ondernemers maken zelf de keuze om zich wel of niet te verzekeren of om zich wel of niet te organiseren.

Het onderzoek van NEA is weinig relevant voor de werktijdverkortingsregeling. Dat onderzoek gaat immers over iets wat zich maanden geleden heeft afgespeeld. Ik zal dus met de resultaten van dat onderzoek weinig kunnen doen. Ik zal de minister van I en M erop wijzen dat de heer De Rouwe aandacht voor de resultaten van dit onderzoek heeft gevraagd. Wij zullen ervoor zorgen dat de resultaten van het onderzoek bij de minister bekend worden die daarmee het meeste kan doen.

De heer De Rouwe heeft verzocht om overleg met de sector over de regeling voor werktijdverkorting. Ik zal op twee manieren tegemoetkomen aan wat de heer De Rouwe vraagt. In de eerste plaats zal ik zorgen dat dit apart wordt besproken met de georganiseerde partijen in deze sector. In de tweede plaats zal ik de werkgeversorganisaties wat breder nog eens wijzen op deze regeling. Ik zal de werkgeversorganisaties vragen of het bestaan van deze regeling voldoende bij hen en bij de ondernemers

bekend is. Ik zal vragen of er nog iets voor nodig is om ervoor te zorgen dat het bestaan van de regeling beter bekend wordt.

De **voorzitter**: De volgende toezegging is gedaan: de minister zal overleggen met de minister van I en M hoe zij een overzicht van de bestaande calamiteitenregelingen op papier kunnen zetten.

Minister **Kamp**: Het gaat om een overleg met het ministerie van EL&I en het ministerie van I en M. Wij zullen bekijken welke calamiteitenregelingen er binnen de hele rijksoverheid bestaan. Hoe zit het met de bedrijfsrisico's? Is informatie hierover genoegzaam bij de Kamer bekend? Als dat niet het geval is, dan zullen wij ons de vraag stellen hoe wij daarin kunnen voorzien.

De **voorzitter**: Oké. Ik zal tijdens de regeling van werkzaamheden een VAO aanvragen namens de commissie.