

Vergaderjaar 2012–2013

30 523

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

Nr. 71

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2012

In vervolg op mijn brief d.d. 19 november jl. over uitstel van de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake besprekingen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en problemen voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee (Kamerstuk 30 523-70), en in reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 28 november jl., informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- de voortgang van de besprekingen in de CCR over de inwerkingtreding van nieuwe technische regelgeving voor binnenschepen.
- de problemen die zijn ontstaan voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee, in relatie tot de afspraken met Denemarken en Duitsland over de acceptatie van de certificaten van deze schepen;

In mijn brief van 19 november jl. kondigde ik tevens aan uw Kamer voor het AO Zee- en Binnenvaart, toen nog gepland op 19 december 2012, te informeren over o.a. de voortgang van het transitieproces in de binnenvaart. Gezien echter de directe samenhang daarvan met het verzoek van uw Kamer u voorafgaand aan het nieuwe geplande AO op 6 februari 2013 per brief te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de mogelijkheden van een »crisiskartel«, stel ik voor u in de 2^e helft van januari ook over het transitieproces nader te informeren.

Inwerkingtreding technische regelgeving CCR

In mijn brief van 16 november 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 67) heb ik u reeds geïnformeerd over het onderzoek dat ik in 2011 heb laten doen naar de gevolgen van het aflopen van de verschillende overgangstermijnen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Dit Reglement bevat de technische eisen die vanuit de CCR aan binnenschepen worden gesteld. In 2003 heeft de CCR, met betrokkenheid en instemming van het bedrijfsleven, besloten over alle bestaande overgangsbepalingen. In de

jaren daarna groeide echter de bezorgdheid binnen met name het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven over de impact die een aantal van deze bepalingen zouden hebben voor een deel van de vloot. Deze toenemende bezorgdheid was voor mij in 2011 aanleiding om, in samenspraak met het bedrijfsleven, het hiervoor genoemde onderzoek te laten doen. Dat onderzoek toonde aan dat schepen van vóór respectievelijk 1997 en 1995 (data waarop pakketten nieuwe regelgeving tot stand zijn gekomen) tussen nu en 2041 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenschepen te blijven voldoen.

Op basis van dat onderzoek heb ik eind 2011 in de CCR voorgesteld om die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden en waarvoor alternatieven denkbaar zijn, opnieuw te overwegen. Het onderwerp is vervolgens op het werkprogramma van de CCR 2012 – 2013 geplaatst. Dit betekent niet automatisch dat de andere lidstaten bereid zijn om deze overgangsbepalingen geheel, of zelfs maar gedeeltelijk, te herzien. Door de andere lidstaten werd benadrukt dat de vastgestelde veiligheidsstandaarden behouden moeten blijven, en dat concurrentievervalsing ten nadele van ondernemingen die reeds maatregelen hebben genomen, voorkomen moet worden. Door verschillende delegaties werd er bovendien op gewezen dat, op het moment van de aanvaarding van de overgangsbepalingen in 2003, de besluiten werden genomen op basis van uitgebreide studies en adviezen van het binnenvaartbedrijfsleven.

Ik wil hier benadrukken dat de overgangsbepalingen reeds eerder genomen besluiten betreffen, die automatisch op de vastgestelde momenten in werking treden, tenzij expliciet binnen de CCR een andersluidend besluit wordt genomen. Een dergelijk besluit zal, zoals alle besluiten in de CCR, met instemming van alle vijf lidstaten genomen moeten worden. Vooralsnog is de bereidheid bij de andere lidstaten om terug te komen op reeds genomen besluiten gering. Zo wordt de overheid in de andere CCR lidstaten nog niet of nauwelijks door het bedrijfsleven aangesproken op de overgangstermijnen. Andere delegaties zien daardoor minder de noodzaak om dit onderwerp op te pakken.

In 2012 heeft de Nederlandse delegatie prioriteit gegeven aan de meest urgente bepalingen, namelijk die bepalingen die reeds in 2010 waren afgelopen maar waarvoor het bedrijfsleven nog tot 1 januari 2013 een beroep kan doen op de zogenaamde crisishardheidsclausule. Tot deze clausule, die aanvankelijk gold voor de jaren 2010 en 2011, werd door de CCR besloten in verband met de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart. Met een beroep op deze clausule kunnen technische aanpassingen die cumulatief meer dan 2 500 euro kosten uitgesteld worden. De Nederlandse delegatie in de CCR heeft eind 2011 voorgesteld de crisishardheidsclausule met twee jaar te verlengen. Andere delegaties wilden echter niet verder gaan dan een verlenging met één jaar tot 1 januari 2013. Dat wil zeggen, dat alle schepen waarvoor na 1 januari as een certificaat van onderzoek verlengd moet worden, dienen te voldoen aan de bepalingen die in 2010 afliepen. Veel ondernemingen hebben er echter voor gekozen om vóór het aflopen van de crisishardheidsclausule hun certificaat van onderzoek, dat zeven jaar geldig is, te verlengen, waardoor zij de betreffende aanpassingen nog hebben kunnen uitstellen.

Conform de wens van uw Kamer, uitgesproken bij de begrotingsbehandeling 2013 (gewijzigde motie De Rouwe c.s., 33 400-XII, nr. 28), heb ik in de CCR vergadering van 28 november jl. opnieuw gepleit voor een generieke verlenging van de crisishardheidsclausule, onder verwijzing naar de nog steeds voortdurende crisis in de binnenvaart. Een dergelijke verlenging bleek echter voor de andere delegaties niet acceptabel. Daarop

heeft de Nederlandse delegatie voorgesteld om voor drie overgangsbepalingen, waarvan de termijn in 2010 afliep, tot uitstel met twee jaar te komen. Dit betreft de bepalingen met betrekking tot de lichtdoorlathendheid van stuurhuisruiten, ankers en alarminstallaties op passagierschepen voor dagtochten. Deze selectie is in nauw overleg met het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven tot stand gekomen, gelet op de hoge nalevingskosten die met deze bepalingen gepaard kunnen gaan en de mogelijk beperkte veiligheidswinst. Doel is om binnen die extra twee jaar nadere studie te doen naar mogelijke alternatieven voor deze bepalingen.

Over het Nederlandse voorstel is nog geen definitief besluit in de CCR genomen. Wel heeft de CCR in haar plenaire vergadering van 29 november jl. «in principe ingestemd» met het voorstel om voor de betreffende drie bepalingen meer tijd te nemen tot het doen van onderzoek. De precieze uitwerking van dit besluit is echter nog onderwerp van nader overleg op 13 december as.. Bij de beantwoording van de vragen van uw Kamer in het kader van het Schriftelijk Overleg over dit onderwerp, hoop ik over de resultaten van dit nader overleg te kunnen berichten.

De terughoudendheid van andere delegaties neemt overigens niet weg, dat ik mij vanzelfsprekend in de CCR onverminderd zal blijven inzetten en intensief zal blijven lobbyen voor draaglijke oplossingen voor technische regelgeving die gepaard gaat met excessief hoge kosten. In 2013 zullen, naast de drie eerder genoemde bepalingen, vooral de bepalingen waarvan de termijnen in 2015 aflopen centraal staan. Hierbij zal ik de hulp van het binnenvaartbedrijfsleven hard nodig hebben. Tot nu toe bleek het bij veel bepalingen lastig om concreet te maken om hoeveel schepen het gaat, en welke kosten gemoed zijn met het voldoen aan deze regelgeving. Het kunnen beschikken over voldoende harde onderbouwing is essentieel voor het meekrijgen van andere lidstaten in een heroverweging van de betreffende bepalingen. Daarbij hoort ook informatie over het aantal ondernemingen, c.q. schepen dat al conform de bepalingen geïnvesteerd heeft. Ik heb de vertegenwoordigende organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven daarom per brief op het hart gedrukt mij deze informatie te leveren. Ik ben blij met de toezegging die zij inmiddels daartoe hebben gedaan. Alleen een gezamenlijke inspanning van bedrijfsleven en overheid kan voor succes zorgen.

Acceptatie certificaten Nederlandse traditionele zeezeilschepen op de Oostzee

In mijn brief van 26 oktober 2011 (Kamerstuk 2011D51830) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijze waarop ik invulling heb gegeven aan eerdere toezeggingen over de traditionele zeilvaart van mijn ambtsvoorganger, waarbij ik u een afschrift heb doen toekomen van mijn brief aan de Stichting voor gedupeerde Beroepsschippers.

Ik heb u toen onder meer gemeld dat in reactie op de door mij gesteunde klacht van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ), de Europese Commissie een ingebrekestelling had gestuurd aan Denemarken en dat ik die ingebrekestelling van Denemarken door de Commissie als een extra steun in de rug zag in het geschil met Denemarken en Duitsland. Voorts berichtte ik u over een separaat traject in het *EU Committee on Safe Seas* (COSS) inzake mogelijke aanpassing van Europese regelgeving als optie om de kwestie op te lossen. Ik gaf daarbij destijds ook aan dat het daarmee nog geen uitgemaakte zaak was of het uiteindelijke voorstel van de Commissie een volledige oplossing zou bieden voor de problematiek.

Inzake de infractieprocedure is sinds mijn brief van oktober 2011 duidelijk geworden dat de Europese Commissie er voor heeft gekozen de volgende stap te zetten in de infractieprocedure door het sturen van een «met redenen omkleed advies», waar Denemarken ook al op heeft gereageerd. De inhoud van ingebrekestelling, het «met redenen omkleed advies» en de Deense reactie daarop zijn in de onderlinge verhouding tussen de Commissie en Denemarken vertrouwelijk en mij dus niet bekend. Voor zover bekend heeft de Europese Commissie nog geen besluit genomen over een eventuele gang naar het Europese Hof van Justitie. Zij is hierbij overigens ook niet aan een deadline gebonden.

Met betrekking tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (in nationale vaart) – kan ik u melden dat mijn ambtenaren, in nauw overleg met de branchevereniging BBZ, ook het afgelopen jaar in de werkgroep onder het *EU Committee on Safe Seas* (COSS) actief meegewerkt hebben aan voorbereiding van Europese regelgeving voor de zeilschepen. De Nederlandse inzet was er op gericht regels voor zeilschepen in de richtlijn op te nemen.

Op dit moment is de Europese Commissie bezig de impact analyse af te ronden die bij ingrijpende wijzigingen van regelgeving verplicht is. Onderdeel van deze impact analyse is de consultatie van belanghebbende partijen. De resultaten zijn in september j.l. gepresenteerd. Daarbij bleek er onder lidstaten en marktpartijen weinig belangstelling te zijn voor regelgeving voor zeilschepen op Europees niveau, ondanks intensieve Nederlandse lobby bij andere lidstaten. De oorzaak hiervan ligt vermoedelijk in het feit dat er maar weinig landen zijn met een traditionele zeilvloot als Nederland, terwijl voorts bij veel lidstaten vrees bestaat voor additionele overdracht van competentie aan Brussel. Afgewacht moet worden – het Commissievoorstel wordt nu in voorjaar 2013 verwacht – welke conclusies de Europese Commissie aan de uitkomst van de impact analyse verbindt en wat haar volgende stappen in dit wijzigingsproces zullen zijn.

Gezien de uitkomst van de consultatie van belanghebbenden, sluit ik niet uit dat er voorlopig geen Europese regeling voor zeilschepen tot stand komt. Een oplossing zal in dat geval moeten voortkomen uit de infractieprocedure, of uit overleg met de Denen en Duitsers.

In dit verband is het relevant te melden dat Denemarken steeds geweigerd heeft bilateraal met Nederland over de kwestie te overleggen zolang de door de BBZ in Denemarken aangespannen rechtszaak rond de aanhouding van het schip de Catharina, en de infractieprocedure liepen. Recent lijkt er echter aan Deense kant enige bereidheid te zijn tot nader overleg.

Begin 2013 zal ambtelijk overleg plaatsvinden met Denemarken, waarbij ook dit onderwerp besproken zal worden. Hier zal blijken hoever de bereidheid van Denemarken reikt om tot een alternatieve oplossing te komen.

Van Duitse zijde is recent bevestigd dat er geen bezwaren zijn tegen nadere bilaterale contacten over deze kwestie.

In deze context meld ik u dat zowel ikzelf als mijn ambtenaren bij geschikte gelegenheid zowel bij de Europese Commissie als bij Denemarken en Duitsland blijven aandringen op een spoedige oplossing voor de problematiek. Dit heeft er ook toe bijgedragen dat controles in Duitsland dit jaar goed zijn verlopen, in tegenstelling tot vorig jaar.

Tot slot meld ik u nog dat regelmatig overleg plaatsvindt met de BBZ over afstemming van de te volgen beleidslijn en oriëntatie op mogelijke scenario's voor het vervolg.

Ik houd u op de hoogte van relevante ontwikkelingen.

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