

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake de binnenvaart en de bruine vloot. Deze vragen en opmerkingen zijn onder meer gebaseerd op de passages over deze onderwerpen in de schriftelijke antwoorden van de Minister op de vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu (documentnummer 2014D38934 van de Kamer) en in haar antwoorden op vragen van de commissie inzake het op afstand bedienen van sluizen (Kamerstuk 33 750 A, nr. 96).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Bruine vloot	2
Regelgeving CCR	5
<i>Zwartboek Algemeene Schippers Vereeniging</i>	6
Sluizen en bruggen	6
<i>Overijssel</i>	7
Afval	7
Bureau Voorlichting Binnenvaart	8
Overig	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die op de agenda staan over de bruine vloot, de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), het stimuleren van de binnenvaart en het op afstand bedienen van sluizen. Deze leden hebben enkele opmerkingen en een aantal vragen waarop ze de Minister verzoeken in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de antwoorden op vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu inzake de bruine vloot, de regelgeving van de CCR en het stimuleren van de binnenvaart.

Ook hebben zij kennisgenomen van de antwoorden op vragen van de commissie inzake het op afstand bedienen van sluizen. Inzake beide onderwerpen hebben zij enige vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

Bruine vloot

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de Minister in gesprek gaat met haar Deense collega over regelgeving omtrent de bruine vloot. In hoeverre is er een verschil tussen hoe Nederlandse schepen voor de Deense kust worden behandeld in vergelijking tot de Deense schepen, zo vragen deze leden. Kan de Minister in haar gesprek met haar Deense collega vragen om het opleggen van de eisen uit het SOLAS-verdrag (het internationale verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee) te heroverwegen en haar Deense collega oproepen zich te houden aan eerdere afspraken uit 1990 om de nationale certificaten van de bruine vloot te erkennen? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de SOLAS-eisen voor de bruine vloot gewoonweg niet uitvoerbaar zijn. De Minister moet haar Deense collega dat toch doen inzien. Het doel van de zeilschepen is immers zeilen en als ze zeilen worden ze niet mechanisch voortbewogen. Het mag niet zo zijn dat regels leidend zijn: de regels zijn er voor ons, niet andersom. Gaat de Deense overheid ook zo om met eigen zeilschepen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen van ongelijke behandeling van de Deense versus de Nederlandse schepen en leggen de Minister het volgende voor. «Domestic voyage» is een vaargebied tot 30 mijl uit de kust en een «restricted voyage» betreft de gehele Oostzee, alsmede de Noordzee ten oosten van 3 graden oosterlengte en ten zuiden van 61 graden noorderbreedte. Om een begrip hiervan te krijgen: 3 graden oosterlengte is midden op de Noordzee ongeveer 150 zeemijl uit de westkust van Noorwegen en 61 graden noorderbreedte is ter hoogte van Bergen. Traditionele schepen die aan de volledige voorliggende regelgeving voldoen mogen «restricted voyages» maken. Schepen met meer dan twaalf passagiers mogen buitenlandse havens bezoeken, als met het betreffende buurland speciale afspraken gemaakt zijn. De Deense overheid vindt echter dat Nederlandse schepen die vanaf de Noordzee Denemarken bezoeken volledig aan de SOLAS-eisen moeten voldoen. De Nederlandse schepen die op de Oostzee buiten de 20-mijls-zone opereren moeten volgens de Deense overheid ook aan SOLAS voldoen. Dat in tegenstelling tot de Deense zeilschepen. Die mogen namelijk tot minimaal 30 mijl uit de kust opereren en in sommige gevallen de halve Noordzee over, maar hebben net als de Nederlandse schepen een pakket veiligheidseisen dat speciaal voor deze schepen is samengesteld waarmee ze niet aan SOLAS hoeven te voldoen. Klopt deze informatie en is hier sprake van ongelijke behandeling zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat Deense zeilschepen geen regels voor lekstabiliteit worden opgelegd. De Deense overheid vindt echter dat Nederlandse zeilschepen die niet aan de lekstabiliteitseisen voldoen binnen vijf mijl van de kust moeten blijven. Schepen die wel aan de lekstabiliteitseisen voldoen mogen tot twintig mijl uit de kust varen. Daarbuiten is volgens de Deense overheid SOLAS vereist. Zoals in de Deense regels te lezen is, mogen Deense schepen die beperkt zijn tot «domestic voyages» minimaal 30 mijl uit de kust zeilen. Schepen die aan alle voorschriften (voor «traditional ships») voldoen, mogen zelfs tot midden op de Noordzee opereren zonder aan de eisen voor lekstabiliteit te voldoen. Klopt deze informatie en is hier sprake van ongelijke behandeling, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen of het niet zo is dat de Deense overheid op vergelijkbare wijze een oplossing heeft gezocht voor de Deense traditionele zeilschepen als de Nederlandse overheid. De Nederlandse overheid beschouwt de zeilschepen als niet mechanisch voortbewogen. De Deense overheid geeft ze het predicaat «worthy for preservation».

De beide overheden hanteren hiervoor dezelfde onderbouwing: er bestaat geen internationale regelgeving (meer) voor zeilschepen. Wat vindt de Minister van deze stellingname?

De leden van de VVD-fractie wijzen er daarnaast op dat de Europese Commissie een infractieprocedure voert tegen Denemarken na een klacht van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ). De Commissie rest op dit moment alleen de mogelijkheid om Denemarken voor het Europese Hof van Justitie te dagen. De vraag is of zij dit wil doen: er zijn aanwijzingen dat de zaak niet kansrijk is, omdat er in internationaal zeevervoer geen sprake is van een interne Europese markt. Deze leden vragen de Minister om de Commissie te vragen om dit alsnog te doen, en aan te geven dat er wel degelijk een interne markt is. Het is volgens deze leden namelijk gewoon een toeristische sector waarin bedrijven geld verdienen met het vervoeren van mensen. Is de Minister het eens met de VVD-fractie dat de extra eisen van SOLAS voor Nederlandse schepen disproportioneel zijn en een gelijk speelveld tussen de lidstaten frustreren? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie zijn net als de Minister van mening dat bij het vaststellen van de eisen die voor zeilcharter-schepen moeten gelden het veiligheidsbelang voorop dient te staan. Zoals de Minister stelt in de antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Albert de Vries (PvdA) (Aanhangsel Handelingen II, 2014–15, nr. 569), dienen passagiers en bemanningsleden, overige verkeersdeelnemers en het mariene milieu verzekerd te zijn van adequate bescherming.

Deze leden van de PvdA-fractie vinden het, gezien het feit dat de bruine vloot nu eenmaal gemechaniseerd is, begrijpelijk dat verschillende landen (Nederland aan de ene kant en Duitsland, Denemarken en Ierland aan de andere kant) verschillende inschattingen maken over of zeilschepen met motor als gemechaniseerd of niet-gemechaniseerd moeten worden aangemerkt.

De leden van de PvdA-fractie vinden het goed dat de Minister nogmaals met de Deense overheid in overleg gaat over de beperking van het vaargebied van de Nederlandse bruine vloot en de vermeende uitzonderingspositie voor Deense zeilschepen. Een bilaterale oplossing heeft de voorkeur van deze leden boven een procedure bij het Europese Hof van Justitie.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister nogmaals inhoudelijk in te gaan op de visie van de Deense autoriteiten, die zich zorgen maken over de veiligheid (met name over de lekstabiliteit) van houten zeilschepen die bij lek slaan relatief snel kunnen zinken. Deze leden zijn benieuwd of de Minister van mening is dat het veiligheidsniveau van de Nederlandse bruine vloot adequaat is.

De leden van de PvdA-fractie willen over dit onderwerp ten slotte opmerken dat het niet zo mag zijn dat de Deense autoriteiten hun eigen Deense schepen minder zware normen opleggen dan Nederlandse schepen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de reactie van de Minister op de brief inzake de Deense veiligheidsvoorschriften voor traditionele schepen die de Stichting voor gedupeerde Beroepszeil-schippers haar op 2 november 2014 gestuurd heeft. Met name zijn deze leden benieuwd of de door de Stichting geschetste verschillen in voorschriften juist zijn en wat de reactie van de Minister daarop is.

De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of inmiddels duidelijk is of er sprake is van discriminatie van Nederlandse schepen.

De leden van de CDA-fractie waarderen het dat de Minister, ondanks haar teleurstelling over de opstelling van de sector, bereid is om contact op te nemen met haar Deense collega, om te bezien of er onderhandelingsruimte is op het punt van verruiming van het vaargebied. Graag vernemen deze leden of en wanneer dat plaatsvindt en of de eerste resultaten al bekend zijn.

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat sprake is van internationaal zeevervoer en dat er daarom geen sprake kan zijn van een interne Europese markt. In het licht daarvan is het van belang of alle vervoer op schepen op de Waddenzee buiten de Europese regeling valt. Graag vernemen deze leden de visie van de Minister daarop.

Regelgeving CCR

De leden van de VVD-fractie constateren dat Nederland in 2015–2016 voorzitter is van de CCR. Deze leden hebben begrepen dat de Minister voornemens is om een speerpunt te maken van bemanningsreglementen. Dit juichen zij toe. Ze vragen of de Minister hierbij wil aansturen op versoepeling of aanscherping van deze reglementen. De leden van de VVD-fractie lijkt dat het eerste voor de hand ligt. Is de Minister ook bereid om een speerpunt te maken van de vele regels die de CCR uitvaardigt, conform de motie-Smaling/De Boer (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 20)? Is de Minister al bezig met de voorbereiding van een internationale conferentie voor de woordvoerders uit de parlementen van de aangesloten landen met als thema de CCR-regelgeving, conform genoemde motie, en is de Minister bereid om de indieners van de motie en wellicht andere collega's te betrekken bij de organisatie? Dit zou van de kant van de Kamer zeer op prijs worden gesteld, zo menen de leden van de VVD-fractie. Is de Minister tevens bereid om tijdens het voorzitterschap een uitzonderingspositie te claimen voor kleinere schepen, conform de motie-Graus (Kamerstuk 33 450, nr. 17), zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vinden dat de binnenvaartsector niet met teveel regels geconfronteerd moet worden en dat regelgeving eenduidig dient te zijn. Hoe staat het met de relingplicht en het onderzoek hier naar, zo vragen deze leden. En hoe staat het met de studies naar geluid en autokranen en hebben de andere landen hun onderzoeksplicht naar maatregelen van de CCR al opgepakt?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de procedure van de hardheidsclausule technische eisen aan binnenvaartschepen (Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) artikel 24.04, lid 4) niet erg eenduidig is. Kan de Minister de Kamer informeren over hoe deze procedure er uit ziet, zo vragen deze leden. Hoe staat het met de toezegging van de Minister om te pleiten voor vereenvoudiging van deze procedure?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat met de CCR-regels die geen betrekking hebben op veiligheid en duurzaamheid voor bestaande schepen flexibel moet worden omgegaan.

De leden van de PvdA-fractie zijn er tevreden mee dat afgelopen zomer op initiatief van Nederland in de CCR een akkoord is bereikt over de overgangsbepalingen met betrekking tot de technische voorschriften die in 2015 in werking zouden treden voor bestaande schepen. De leden van de PvdA-fractie zijn blij dat de meest knellende van deze regels drie jaar zijn uitgesteld.

De leden van de PvdA-fractie vinden het goed dat er nader onderzoek wordt gedaan naar hoe voor de toekomst de CCR-regels praktisch toepasbaar kunnen worden gemaakt.

De leden van de SP-fractie zien een grote noodzaak in het terugdringen van de enorme regelzucht vanuit de CCR. Deze leden zouden daarom graag een nadere toelichting willen over hoe de bovengenoemde motie-Smaling/de Boer over het schrappen van onzinnige ROSR-eisen wordt uitgevoerd. Deze leden vragen wat voor sanctiemogelijkheden de CCR heeft wanneer een lidstaat niet of onvoldoende de ROSR-eisen zou handhaven. Verder zijn deze leden benieuwd naar de gevolgen als Nederland uit de CCR zou stappen.

De leden van de SP-fractie zien grote problemen ontstaan in de diversiteit van de binnenvaartvloot. Kleinere binnenvaartschepen worden massaal gesloopt, aangezien deze niet kunnen voldoen aan de eisen vanuit de CCR, terwijl de nieuwbouw vooral grote schepen betreft die niet inzetbaar zijn op kleinere kanalen en rivieren. Deelt de Minister deze zorgen en ziet ze ook in dat langer een afwachtende houding aannemen niet meer kan? Heeft de Minister een overzicht van het aantal gesloopte schepen de afgelopen drie jaar en in welke tonnages deze vallen?

Zwartboek Algemeene Schippers Vereeniging

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat de Algemeene Schippers Vereeniging een zwartboek over de CCR-eisen heeft opgesteld. Is de Minister bereid om kennis te nemen van dit zwartboek en te onderzoeken waaruit de daarin gesignaleerde onduidelijkheden bestaan en deze aan te kaarten bij de CCR? Bestaat in deze onduidelijkheid bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Is de Minister bereid om te streven naar duidelijkheid over de regels en waar de binnenvaart aan moet voldoen, nu er uit het zwartboek blijkt dat er veel onduidelijkheid bestaat, ook in relatie tot de mogelijkheden voor schepen om zich te kunnen (blijven) verzekeren?

Ook de leden van de SP-fractie vragen wat de reactie van de Minister is op het onlangs verschenen zwartboek CCR-eisen van de Algemeene Schippers Vereeniging en welke maatregelen er worden genomen na het lezen van deze praktijkervaringen van schippers.

De leden van de CDA-fractie hebben eveneens kennisgenomen van het door de Algemeene Schippers Vereeniging opgestelde zwartboek over de uitvoering van de CCR-scheepskeuringseisen. Graag vernemen zij de visie van de Minister daarop.

Sluizen en bruggen

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat ook met betrekking tot de windkracht de regelgeving wel uitvoerbaar moet zijn. Deze leden vragen de Minister of zij bereid is om als richtlijn uit te vaardigen dat bruggen pas bij windkracht 8 stoppen met draaien, natuurlijk tenzij er lokaal sprake is van gevaarlijke omstandigheden. Zo nee, waarom niet? Ook vragen de leden van de VVD-fractie de Minister om de maatregel dat bij bruggen over het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal niet sneller mag worden gevaren dan 6 kilometer per uur terug te draaien, omdat dit juist leidt tot slechtere manoeuvreerbaarheid van binnenvaartschepen. Is de Minister hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet? Is de Minister ook bereid om hier nader te kijken naar schepen die goed, beter en of slechter manoeuvreerbaar zijn en alleen beperkingen op te leggen aan die schepen die door hun aard of omstandigheden slechter bestuurbaar zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister de motie-De Boer/Jacobi (Kamerstuk 34 000-A, nr. 24) gaat inpassen in haar overleg met de provincies, waarbij bijvoorbeeld Flevoland heeft aangegeven bereid te zijn de sluisbediening over te nemen van Rijkswaterstaat. Graag een toelichting. Is de Minister bereid om te zoeken naar een betere afstemming van de bedieningstijden van sluizen en bruggen zodat de binnenvaart geen onnodige vertraging oploopt, bijvoorbeeld op het traject Lemmer-Delfzijl, een en ander ook indachtig genoemde motie-De Boer/Jacobi?

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken als het gaat om de herziening van de sluisbediening. De leden van de voornoemde fractie verzoeken de Minister een nader overzicht te verstrekken van de overeengekomen dienstverlening in de verschillende regio's.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de steeds verdere verschraving van sluisbediening en langere dichtligtijden. Graag ontvangen deze leden een overzicht van de dichtligtijden van alle sluisen vergeleken met de dichtligtijden van vijf jaar geleden. Ook zijn deze leden benieuwd welke besparing het op afstand bedienen van de sluisen tot nu toe heeft opgeleverd en hoe de veiligheid daarbij wordt gegarandeerd.

De leden van de CDA-fractie constateren dat ten aanzien van de op afstand bedienbare sluisen de meeste problemen opgelost lijken. Zij waarderen dat. Wel zijn zij benieuwd of de Minister bij nieuwe storingen kans ziet het contact met de sector beter vorm te geven. Communicatie tussen partijen zou in de toekomst beter kunnen.

De leden van de CDA-fractie hebben klachten ontvangen rondom de snelheid waarbij sluisen gepasseerd kunnen worden door binnenvaartschepen. Graag vernemen zij of de wachttijden voor sluisen is toegenomen en wat daar de oorzaak van is.

De leden van de SGP-fractie informeren of de Minister kan garanderen dat er door de voorgestelde versoeringen per 1 januari 2015 op bedieningsregimes nergens in het rijkswaarnet situaties zullen ontstaan die leiden tot een onbetrouwbare binnenvaart en het daardoor terugvloeiën van lading van water naar de weg.

Overijssel

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij bereid is om samen met de provincie Overijssel te kijken naar het terugdraaien van de aangepaste bedieningstijden in Twente en de Kop van Overijssel om de sluisbediening, indachtig de genoemde motie-De Boer/Jacobi, weer op het oude peil te krijgen.

Ook de leden van de CDA-fractie vragen hoe het staat met de sluisen in de kanalen in Twente. Deze leden vragen waarom daar geen overeenstemming is over de bediening van sluisen en wanneer die overeenstemming er wel zal zijn.

De leden van de SGP-fractie vragen of er al overeenstemming is tussen Rijk en de provincie Overijssel over een gezamenlijke pool van bedienend personeel van kunstwerken.

Afval

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de huisvuilproblematiek in de binnenvaart. Hoeveel abonnementen voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval» zijn er sinds juni 2014 bijgekomen? Is de Vereniging Nederlandse Gemeenten inmiddels bezig met de huisvuilproblematiek? Hoe ervaart Rijkswaterstaat de afvalinzamelingsregeling na een jaar?

De leden van de VVD-fractie merken op dat bij het tanken van olie een opslag wordt berekend van € 7,50 per kubieke meter, die is bestemd voor het verwerken van afval ingevolge het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart). Deze

leden vragen waar die € 7,50 precies aan wordt besteed. Het CDNI dateert van 1986 en huldigt het principe «de vervuiler betaalt». Hierdoor moet de binnenvaart een bepaald bedrag betalen bij het tanken van gasolie, voor het verwerken van bijvoorbeeld oude afgewerkte oliefilters et cetera. Echter, steeds meer restafval wordt gerecycled waardoor het afval van vroeger nu geld oplevert. Is de Minister bereid om de hoogte van de heffing opnieuw te bekijken in het licht van het verdienmodel van wat vroeger afval was en nu geld opbrengt? Klopt het dat de binnenvaartbranche steeds minder afval produceert? De leden van de VVD-fractie stellen voor om het CDNI te evalueren en aan te passen aan de huidige tijd waarin er geld wordt verdiend met restafval. Is de Minister bereid om zich sterk te maken voor een evaluatie? Zo nee, waarom niet? Hoeveel geld zit er nu in «de pot», zo vragen de leden van deze fractie.

De leden van de VVD-fractie brengen in herinnering dat het op de Volkeraksluizen het altijd mogelijk was om afval (afgewerkte olie en dergelijke) kwijt te kunnen. Deze leden vragen of bekeken kan worden of daar weer een servicekade kan komen. Zo nee, waarom niet? Waarom is geen overleg gevoerd met de brancheorganisatie inzake sluiting van de servicekade Volkerak, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Is de Minister er mee bekend dat de binnenvaartsector deze mogelijkheid handiger vond? Waarom is overgegaan tot inzameling op afroep per boot? Waarom is de vergunning hiervoor aan één bedrijf gegund? Kunnen meerdere bedrijven worden ingeschakeld om dit afval in te zamelen? Zo nee, waarom niet?

Voor de leden van de SP-fractie is het huisvuilabonnement nog steeds een doorn in het oog. Het heeft alleen maar gezorgd voor woede vanuit de sector en het draagt niet bij aan het duurzaam omgaan met afval. Deze leden zijn benieuwd of er inmiddels al een run is ontstaan op het afsluiten van deze abonnementen. Ook zien de leden dat veel afvalinzamelpunten zijn verdwenen en dat op plekken waar afval tot voor kort nog gescheiden kon worden aangeboden, dit nu niet meer kan. Deze leden vragen zich af wat dat voor beleid is. Wie gaat er straks opdraaien voor het schoonmaken van de kanalen, omdat huisvuil in het water belandt? De leden van de SP-fractie wijzen op de mogelijke problemen komende zomer, wanneer de pleziervaart er achter komt dat men het vuil nergens meer kwijt kan. Of denkt de Minister dat mensen op een warme zomerdag een hele dag met stinkende vuilniszakken aan boord gaan rondvaren?

Bureau Voorlichting Binnenvaart

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de subsidie voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart is stopgezet, en wat hierover de afspraken waren.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre de Minister van mening is dat het Bureau Voorlichting Binnenvaart een belangrijke rol speelt in het stimuleren van de binnenvaart en daarmee ook bijdraagt aan de «modal shift» van wegtransport naar vervoer over water. Deze leden vragen zich af welke positieve effecten het zou hebben voor de sector als het Bureau Voorlichting Binnenvaart meer slagkracht zou hebben en vragen de Minister of zij heeft overwogen om dit Bureau extra te ondersteunen middels subsidie, zoals tot een paar jaar geleden nog het geval was.

Overig

Wat is de stand van zaken inzake het Europese sloopfonds, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Klopt het dat dit alleen kan worden ingezet voor scholing en duurzaamheid? Kent de Minister de bezwaren van schippers

op kleine schepen hiertegen? Kan er een uitzonderingsbepaling voor schepen onder de 50 meter worden opgenomen in die zin, dat die in aanmerking komen voor een bijdrage als ze uit de vaart worden genomen? Kent de Minister de bezwaren van ondernemers die decennia lang aan allerlei sloopregelingen hebben moeten bijdragen en aan wie de overheid (onder andere de Europese overheid) heeft voorgehouden dat, als dit nodig blijkt, de middelen uit het sloopfonds ingezet konden worden bij beëindiging van hun bedrijf? De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoe de Minister deze bezwaren beoordeelt en de keuzes die hier nu gemaakt zijn. Zou de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om de eigenaar van een schip te laten kiezen in deze? Zo nee, waarom niet?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of er al plannen zijn binnen de binnenvaartsector voor een kredietunie of eventueel crowd funding. Zou dit eventueel iets kunnen zijn voor de binnenvaartsector? En welke mogelijkheden zijn er daarvoor?

De leden van de VVD-fractie vragen verder hoe het staat met de losverklaring die ontvangers van lading aan binnenvaartondernemers afgeven. Klopt het dat ontvangers verouderde modellen verstrekken en de binnenvaartondernemers daardoor boetes krijgen, terwijl de bedrijven aan de wal de oude losverklaringen verstrekken? Wat is overigens het doel van de losverklaring en is deze niet onnodig administratief verzwarend, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat regelgeving niet alleen eenduidig, maar ook uitvoerbaar moet zijn. Deze leden krijgen zijn signalen dat de regelgeving met betrekking tot het Automatische Identificatiesysteem (AIS) niet altijd goed uitvoerbaar is. Is de Minister bereid soepel om te gaan met de verplichting om een goed functionerend AIS aan boord te hebben, en de termijn van 48 uur te verlengen naar een week omdat schippers niet altijd in de gelegenheid zijn hun AIS snel te repareren? Immers, zij moeten een reparateur benaderen om hun AIS te repareren en daarmee een afspraak maken. Omdat een schip vaart is dit in de praktijk geen sinecure. Waarom zijn veerdiensten en passagiersdiensten hier van uitgezonderd? En moeten schepen met een kapot AIS onmiddellijk stoppen met varen, zo vragen de leden van VVD-fractie. Vaak varen schepen vaste trajecten, wat deze regel volgens deze leden overbodig maakt. Kan overwogen worden te volstaan met een vaarverbod voor schepen met een kapot AIS bij mist of ander zwaar weer? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat er ligplaatsen zijn aangelegd bij Zutphen waar schippers niet van boord kunnen komen omdat de meerpalen te ver van de wal staan? Zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren en wordt hier in de toekomst meer rekening mee gehouden bij de aanleg van nieuwe ligplaatsen?

Ook is de leden van de VVD-fractie ter oren gekomen dat de dekking door zendmasten nog steeds niet is geregeld. Klopt dit en zo ja, wanneer gaat de Minister actie ondernemen?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat de binnenvaartsector graag zou kijken naar vernieuwde opleidingseisen. Zo zou de matrozenopleiding verkort kunnen worden en mensen uit de scheepvaart zouden gemakkelijker aan de slag moeten kunnen in de binnenvaart. Is de Minister bereid deze zaken te onderzoeken en daarbij ook te kijken hoe in overleg met de sector kan worden gekomen tot snuffelstages?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het voorstel van de Europese Commissie kent voor een richtlijn betreffende de tenuitvoerlegging van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart die is gesloten door de Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) (COM (2014) 452). Deze leden hebben dit onderwerp reeds bij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangekaart (Kamerstuk 21501-31, nr. 356), maar blijven aarzelingen houden over dit voorstel. Is de Minister het met de leden van de VVD-fractie eens dat deze richtlijn niet van toepassing moet worden op ondernemers en zzp-ers (zelfstandigen zonder personeel) in de binnenvaart, omdat hij gewoonweg onuitvoerbaar is en alleen met hele hoge kosten te handhaven?

De leden van de VVD-fractie constateren dat binnen het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) sprake is van een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk met zeehavens en binnenhavens in het hele land. Volgens de TEN-T-verordening¹ kunnen havens buiten het kernnetwerk worden toegevoegd, wanneer het meest recente tweejaarlijkse gemiddelde van hun volume boven de minimum vereiste waarde ligt. Een haven kan ook geschrapt worden, waarbij gekeken wordt naar de gemiddelde overslag in de afgelopen zes jaar. Voor het toevoegen van een haven moet, in samenspraak met het ministerie, bij de Europese Commissie aannemelijk gemaakt worden dat de betreffende haven aan de gestelde criteria voldoet. Welke havens kunnen worden toegevoegd aan TEN-T en als zodanig aanspraak maken op subsidie, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Komen bijvoorbeeld Groningen Seaports en de havens in Den Helder en Vlissingen hiervoor in aanmerking?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat de behoefte aan walstroom in de binnenvaart en de zeevaart door lidstaten moet worden onderzocht in nationale beleidsplannen. Elektriciteitsvoorziening vanaf de wal moet in binnen- en zeehavens aangelegd zijn voor 31 december 2025, tenzij er geen vraag is naar walstroom en de kosten disproportioneel zijn ten opzichte van de baten, inclusief de milieubaten. Bij de realisatie van walstroom heeft het TEN-T kernnetwerk voorrang boven de overige havens. Onderzocht dient te worden of Nederland zo mogelijk voorzieningen dient te treffen voor investeringen in walstroom. Momenteel wordt in veel binnenhavens walstroom aangelegd. Voor zeehavens is echter nog weinig vraag, terwijl de aanlegkosten hoog zijn. Hoe begrippen als vraagtekort en disproportionele kosten geïnterpreteerd worden, ligt momenteel nog open. De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gebruik van walstroom voor de binnenvaart zich gaat ontwikkelen. Kan de Minister daar inzicht in verschaffen? Klopt het dat in sommige havens op walstroom een milieutoeslag wordt geheven (bijvoorbeeld bij cruiseschepen) terwijl dit schoner is dan de generator? Is er een ander aspect waardoor walstroom duurder wordt gemaakt? Graag een toelichting.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie waarom een stempel in het dienstenboekje in Nederland duurder is dan in omliggende landen. Wat zijn hiervan precies de kosten, en wat kost het in België en Duitsland?

De leden van de SGP-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe na ontstening van oevers van rivieren en de plaatselijke aanleg van nevengeulen de bevaarbaarheid, de veiligheid en de diepte van de vaargeulen voor scheepvaart op het bestaande niveau gegarandeerd worden.

¹ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU

De leden van de SGP-fractie vragen ook of en in hoeverre de belangen van een veilige en vlotte scheepvaart geborgd zijn in het Deltaprogramma.

De leden van de SGP-fractie constateren dat in het weekblad Schuttevaer van 15 november 2014 wordt vermeld dat de overheid de uitstoot van binnenschepen via internet zou mogen controleren. Klopt deze berichtgeving? Is de Minister voornemens deze weg op te gaan?