

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Uw kenmerk
2012Z21668/2012D47365

Datum 18 december 2012
Betreft verslag schriftelijk overleg

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de vragen van uw commissie voor Infrastructuur en Milieu, zoals gesteld in het verslag van een schriftelijk overleg inzake besprekingen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en problemen voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee, d.d. 13 december 2012.

Inwerkingtreding technische regelgeving CCR

De leden van de VVD-fractie vragen, met betrekking tot de technische eisen in de regelgeving, of het in de lijn der verwachting ligt dat het onderzoek naar onder andere getint stuurhutglas en ankerkluisen tot een bevredigende oplossing zou kunnen leiden, of zelfs zou kunnen leiden tot het schrappen van deze regel, indien de veiligheid is gegarandeerd. Deze leden vragen of het in de lijn der verwachting ligt dat in navolging van het aangekondigde onderzoek naar getint stuurhutglas en ankerkluisen ook de eisen die zouden ingaan per 2015 (geluidseisen) en in de periode daarna aan een soortgelijk onderzoek worden onderworpen.

De CCR heeft in haar vergadering van 11 t/m 13 december jl. definitief ingestemd met uitstel tot 1 januari 2015 voor bepalingen omtrent de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten (getint glas), de ankeruitrusting en alarminstallaties op passagiersschepen voor dagtochten kleiner dan 25 meter. Hiermee is ruimte ontstaan om in de komende 2 jaar nader onderzoek te doen naar deze bepalingen en te bezien of er een bevredigend alternatief kan worden gevonden. Het is nog te vroeg om te kunnen zeggen of een dergelijk alternatief ook daadwerkelijk gevonden zal worden en of de overige CCR lidstaten met zo 'n alternatief ook zullen instemmen.

Tot nu toe heb ik mij geconcentreerd om voor de bepalingen die per 1 januari 2013, na afloop van de crisishardheidsclausule, in werking zouden treden, uitstel voor nader onderzoek te krijgen. Conform hetgeen eind 2011 bij de vaststelling van het CCR werkprogramma 2012 – 2013 is afgesproken, zal ik vanaf begin 2013 binnen de CCR, naast de voornoemde drie bepalingen ook de bepalingen gaan onderzoeken die in het door mij in 2011 uitgevoerde onderzoek naar voren zijn gekomen als de meest problematische en waarvan de overgangstermijn in 2015

afloopt. Daartoe behoren ook de geluidseisen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om toe te werken naar een 'generaal pardon' voor de zwaarste eisen in het kader van ROSR voor bestaande schepen, mits de veiligheid is gegarandeerd.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Willen schepen kunnen varen op de Rijn dan zullen zij moeten voldoen aan de technische eisen zoals opgenomen in het Reglement Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR). Over afwijkingen hiervan, zoals een 'generaal pardon', kan alleen in de CCR met unanimitéit van alle vijf lidstaten besloten worden. Gezien de eerdere afwijzing door de overige lidstaten van het Nederlandse voorstel tot ruimere verlenging van de crisishardheidsclausule en de terughoudendheid waarmee zij akkoord zijn gegaan met het uitstel voor de drie bovengenoemde bepalingen, acht ik het zeer onwaarschijnlijk dat de overige lidstaten met een 'generaal pardon' zullen instemmen. Deze lidstaten wijzen er steeds op dat de besluiten in 2003 weloverwogen zijn genomen, en met medeweten en instemming van het bedrijfsleven tot stand zijn gekomen. Daarnaast wijzen zij er op dat sommige ondernemers reeds investeringen hebben gedaan om aan de bepalingen te voldoen.

Een mogelijkheid voor binnenvaartondernemers zou kunnen zijn het CCR certificaat op basis van het ROSR om te laten zetten in een communautair certificaat op basis van richtlijn 2006/87/EG. De overgangstermijnen duren dan over het algemeen tien jaar langer, met dien verstande dat men dan niet op de Rijn mag varen. Mijn mogelijkheden om, onder voorwaarden, af te wijken van CCR- of EU-regelgeving beperken zich tot schepen die de Nederlandse grens niet overschrijden. Voor het overgrote deel van de Nederlandse vloot is dit geen aantrekkelijke optie. Tot op heden is mij van belangstelling daarvoor dan ook niet gebleken.

De leden van de PvdA-fractie willen hun waardering uitspreken voor de door de minister getoonde inzet om toch enig respijt te kunnen krijgen voor de invoering van bepaalde eisen aan binnenvaartschepen. Kan de minister toelichten of de aanneming van deze leden klopt dat voor de drie genoemde eisen voorlopig uitstel komt, totdat ander onderzoek uitsluitsel geeft over de meerwaarde van deze kostbare aanpassingen in relatie tot de opbrengst in veiligheid en duurzaamheid? Klopt het ook dat alle andere aanpassingen wel per 1 januari 2013 moeten zijn uitgevoerd en dat daarop wordt gehandhaafd in CCR verband? Kan de minister in de toelichting hierop ook de aanvraag voor een 'crisiskartel' in oenschouw nemen? Graag vernemen deze leden hoe de aanvraag voor een 'crisiskartel' verloopt.

Inderdaad komt voor de drie genoemde bepalingen uitstel tot 1 januari 2015, waardoor gelegenheid ontstaat voor nader onderzoek binnen de CCR naar mogelijke alternatieven. De selectie van deze drie bepalingen 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.

De overige bepalingen, waarvan de overgangstermijn in 2010 afliep, zullen inderdaad per 1 januari 2013 in werking treden. Dit betekent echter niet dat alle aanpassingen ook daadwerkelijk per 1 januari moeten zijn uitgevoerd. Dit is per schip verschillend en hangt af van het moment waarop voor het betreffende schip het Certificaat van Onderzoek wordt verlengd. Zo hoeft een vrachtschip dat op 31 december 2009 een nieuw certificaat heeft gekregen pas bij de eerstvolgende verlenging van het Certificaat (na maximaal 7 jaar) aan de bepalingen van 2010 te

voldoen. Heeft hij in de tussenliggende periode tot 31 december 2012 een beroep gedaan op de crisishardheidsclausule, dan schuift die periode evenredig door. Zo kan uitstel worden bereikt tot maximaal 31 december 2019. Voor de drie eerder genoemde bepalingen nu zelfs tot maximaal 31 december 2021. Veel ondernemingen hebben er al voor gekozen om vóór het aflopen van de crisishardheidsclausule hun Certificaat te verlengen. Vanaf het moment dat aan de bepalingen moet worden voldaan, zal iedere CCR-lidstaat dienovereenkomstig certificeren en zal handhavend worden opgetreden als het schip niet voldoet aan de voorwaarden van zijn certificaat.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Ten aanzien van de mogelijkheden van een 'crisiskartel' in de binnenvaart heb ik u tijdens de behandeling van mijn begroting in november jl. al aangegeven dat ik voorstellen uit de sector hiervoor afwacht. Eind januari 2013 zal ik uw Kamer over de stand van zaken informeren.

De leden van de PvdA-fractie hebben in beginsel geen behoefte om terug te komen op afspraken in CCR verband, die verband houden met de verbetering van de veiligheid en duurzaamheid. Deze leden zijn wel van mening dat de voorgestelde regelgeving (met name op Arbo gebied) wel redelijk moet zijn, de kosten moeten opwegen tegen de baten en het soort onderneming (wel of geen eenmanszaak) ook een rol moet spelen. Kan de minister duidelijk aangeven of het mogelijk is hier nog eens kritisch naar kijken, ook in CCR verband? De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de regelgeving op sommige vlakken doorschiet. Vandaar dat deze leden de uitkomsten van dit onderzoek met interesse zullen afwachten en hopen op enige rekkelijkheid en redelijkheid.

Ik heb in de CCR voorgesteld om die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden en waarvoor alternatieven denkbaar zijn, opnieuw te overwegen. Daartoe behoren ook bepalingen met betrekking tot arbeidsomstandigheden. Bij het verkennen van mogelijke alternatieven wil ik in de CCR ervoor pleiten om ook naar het soort onderneming te kijken. Ik wil daarbij overigens aantekenen dat hieraan ook grote bezwaren kleven. In het geval men bijvoorbeeld zou besluiten om binnenvaartondernemers zonder personeel uit te zonderen van bepaalde Arbo-eisen, heeft dit grote negatieve gevolgen voor de verkoopbaarheid van het schip, en daarmee voor de economische waarde ervan. Overigens maakt de Nederlandse delegatie in de CCR zich al langer sterk voor het terugdringen van overbodige regelgeving. Zo heeft de CCR in 2011 ingestemd met het Nederlandse voorstel om elk regelgevingsvoorstel te voorzien van een deugdelijke effectanalyse, waarbij ook gekeken is naar alternatieven voor regelgeving.

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de minister dat tijdens het laatste CCR overleg de Nederlandse delegatie een voorstel heeft gedaan om voor drie overgangsbepalingen met uitstel te komen. Over dit voorstel heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden, maar de plenaire vergadering heeft 'in principe' ingestemd met het voorstel. Kan de minister aangeven wat dit concreet betekent voor de binnenvaarschepen? Kunnen de schippers alvast uitgaan van goedkeuring van dit voorstel en dus daarop voorsorteren?

In de CCR vergadering van 11 t/m 13 december jl. is definitief besloten om voor de drie eerder genoemde bepalingen uitstel tot 1 januari 2015 te verlenen. Dat betekent dat scheepseigenaren bij het verlengen van hun certificaat vóór 1 januari 2015 uitstel kunnen krijgen voor het voldoen aan de genoemde

bepalingen tot de eerstvolgende verlenging van hun certificaat (afhankelijk van het scheepstype vijf tot zeven jaar). Zij dienen dan bij de aanvraag aan te geven dat zij gebruik willen maken van deze mogelijkheid en dat de investering die ze zouden moeten doen hoger is dan het in het besluit opgenomen plafond van 2500 euro. Dankzij het uitstel kan in de CCR worden nagedacht over mogelijke alternatieven.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief dat de minister ingaat op de aangenomen motie De Rouwe c.s. (Kamerstuk 33400-XII, nr. 28). Deze leden achten de motie niet voldoende uitgevoerd. Wat gaat de minister doen als de CCR toch niet instemt met het voorstel, ziet de minister dan mogelijkheden om buiten de CCR om voorwaarden voor Nederlandse binnenvaartschepen te stellen?

Ik bestrijd dat ik de motie De Rouwe c.s. niet voldoende heb uitgevoerd. Ik heb bij indiening van deze motie tijdens de begrotingsbehandeling in november jl. al aangegeven dat voor hetgeen waar in de motie om wordt gevraagd een unaniem besluit van de CCR landen nodig is, en dat ik daarom niet méér kan doen dan mij daarvoor in de CCR maximaal in te spannen. Dat heb ik allereerst gedaan door in de CCR vergadering van 28 november jl. opnieuw te pleiten voor een algemene verlenging van de crisishardheidsclausule in geval de benodigde investeringen voor een binnenvaartondernemer meer dan 2500 euro bedragen. Dit bleek (opnieuw) voor de andere lidstaten niet acceptabel. Daarop heb ik voorgesteld om voor de drie eerder genoemde bepalingen tot uitstel met twee jaar te komen, inclusief handhaving van het plafond van 2500 euro. De CCR heeft inmiddels, na lange discussie en intensieve lobby van Nederland, conform besloten.

Op de (beperkte) mogelijkheden om nationaal, buiten CCR- en EU regelgeving om, afwijkende voorwaarden voor Nederlandse binnenvaartschepen te stellen, ben ik hierboven reeds ingegaan. Daarbij kan ik aanvullend nog opmerken dat voor iedere binnenvaartondernemer nog steeds de mogelijkheid bestaat om een beroep te doen op de reguliere hardheidsclausule, als de betreffende ondernemer van mening is dat de uitvoering van een regel in de praktijk niet uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt. Zo 'n beroep dient echter per individueel geval door de CCR, opnieuw op basis van unanimititeit, te worden beoordeeld.

De leden van de CDA-fractie horen verschillende geluiden over naleving van CCR eisen door andere lidstaten. Andere lidstaten zouden de regels niet naleven. Kan de minister aangeven of dat klopt? Kan de minister ook aangeven hoe de regels in andere lidstaten worden nageleefd?

De afspraken die gemaakt worden in de CCR dienen door alle lidstaten gelijkelijk te worden nageleefd. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet erop toe dat schepen ook voldoen aan de voorwaarden van hun certificaat en daarmee op de voor hen toepasselijke regels van de CCR. Zodra zij een buitenlands schip tegenkomen dat niet voldoet, wordt hierop gehandhaafd en wordt contact opgenomen met de bevoegde autoriteit die het schip heeft gecertificeerd. Van het bewust structureel niet naleven van deze bepalingen in andere CCR lidstaten is mij niets bekend.

De leden van de SP-fractie constateren dat, ondanks de inzet van de minister om de eisen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR-eisen) door het CCR te laten heroverwegen, er nog niet veel veranderd is. Deze leden vragen of de minister contact heeft gehad met haar collega ministers van de andere lidstaten, om de problemen rondom de ROSR-eisen te bespreken. Indien dit

contact er nog niet is geweest, dan vragen de leden of de minister bereid is dit alsnog op te pakken. De leden van de SP-fractie vragen of de minister zelf actief lobbyt bij de CCR of dat de minister dit overlaat aan ambtenaren. Deze leden zien graag dat de minister zich hier persoonlijk voor inzet.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

De delegaties in de CCR bestaan voor alle vijf lidstaten uit Rijnvaartcommissarissen, afkomstig van meestal het betrokken vakministerie en het ministerie van Buitenlandse Zaken. In de Nederlandse delegatie is ook het binnenvaartbedrijfsleven met een Rijnvaartcommissaris direct vertegenwoordigd. De gesprekken met betrekking tot de overgangsbepalingen ROSR hebben zich grotendeels binnen de CCR vergaderingen afgespeeld. Het ligt voor de hand dat ook de bilaterale gesprekken met andere delegaties door dezelfde vertegenwoordigers worden gedaan.

Dat laat onverlet dat ik de voortgang nauwlettend volg. Zo heb ik over enkele weken een ontmoeting met de nieuwe Secretaris-Generaal van de CCR. Zoals voor elk dossier binnen mijn ministerie dat onderwerp is van internationale onderhandelingen, kies ik de vorm die op dat moment het meeste perspectief op resultaat biedt. Dat is niet altijd een persoonlijke interventie. Ik vind de tot nu toe bereikte resultaten alleszins bemoedigend, gegeven het feit dat het hier gaat om het opnieuw ter discussie stellen van bestaande besluiten en dat hierover bij unanimiteit moet worden besloten.

De komende twee jaar zullen van groot belang zijn, aangezien voor 1 januari 2015 besloten moet worden of voor de knelpuntbepalingen van 2010 en 2015 daadwerkelijk alternatieven mogelijk zijn. Vanzelfsprekend ben ik bereid, wanneer dit noodzakelijk is voor het bereiken van het gewenste resultaat, de komende tijd ook persoonlijk contact te leggen met mijn collega's in één of meer CCR landen. Ik ben overigens van mening dat het met name zou helpen wanneer ook in andere landen de druk vanuit het bedrijfsleven richting de eigen overheden veel meer voelbaar zou zijn. Hierdoor kan de nu nog bij andere delegaties bestaande indruk, dat hier sprake is van een voornamelijk Nederlands probleem, worden weggenomen.

De leden van de SP-fractie zijn teleurgesteld in de uitvoering van de motie de Rouwe c.s. (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 28). De leden van de SP-fractie zien geen belemmering om deze uit te voeren, zeker gezien het feit dat andere landen de ROSR-eisen ook op hun eigen wijze invullen. Zo heeft België in 2012 de richtlijn uitgevaardigd, dat de certificaten van schepen in het jaar 2012 voor vijf jaar verlengd konden worden op basis van de eisen van 2009. Het is de leden van de SP-fractie niet bekend dat de alle Rijnsoeverstaten daar toestemming voor hebben verleend. De Secretaris-Generaal van de CCR heeft aangegeven dat Nederland zelf kan besluiten om bij de keuringen een eigen plafond te hanteren. Is de minister bereid om zo'n plafond in te voeren per januari 2013, zoals de genoemde motie ook verzoekt?

Zoals eerder gezegd bestrijd ik de suggestie dat ik de motie De Rouwe c.s. niet voldoende heb uitgevoerd. Voor een toelichting op wat ik wel en niet op nationaal niveau kan doen, verwijs ik naar mijn antwoorden op de betreffende vragen van de CDA fractie.

Voor wat betreft de vergelijking met België merk ik op dat ook in Nederland en de andere CCR landen tot 31 december 2012 de mogelijkheid bestaat om certificaten te verlengen op basis van de eisen van 2009. Dit is conform de

crisishardheidsclausule die door de CCR is vastgesteld. In Nederland hebben inmiddels ruim 500 schepen een beroep op de crisishardheidsclausule gedaan en daarbij uitstel gekregen voor alle eisen van 2010 waarvoor uitstel werd gevraagd. Dit is gedaan voor de volledige looptijd van het certificaat: 7 jaar voor vrachtschepen en 5 jaar voor passagiersschepen.

De uitspraak die u toedicht aan de Secretaris-Generaal van de CCR is mij onbekend en is bij navraag door hem ook weerlegd. Het is Nederland niet toegestaan een eigen plafond te hanteren bij het verstrekken van CCR certificaten. Hooguit zou Nederland een 'eigen plafond' kunnen hanteren bij aanvragen voor de reguliere hardheidsclausule. Zoals ik al eerder aangaf, moeten deze aanvragen per individueel geval vervolgens door de CCR op basis van unanimiteit worden beoordeeld. Of de andere lidstaten daarbij bereid zijn ten principale een door Nederland gehanteerd 'plafond' te accepteren, valt zeer te betwijfelen. Ook in dit geval is Nederland dus afhankelijk van unanieme steun in de CCR.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

De leden van de SP-fractie vragen of de minister kan aangeven of het klopt dat de ROSR-eisen in strijd zijn met de herziene Rijnvaartakte, waarin staat dat men geen regels mag uitvaardigen waarbij de binnenvaart wordt benadeeld ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten.

Nee, dit is onjuist. De (herziene) Rijnvaartakte, ook wel de Akte van Mannheim genoemd, bepaalt dat scheepvaart op de Rijn en zijn uitmondingen van Basel tot in de open zee, vrij is voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in de Akte vervatte bepalingen en van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen. In dit verband is het de lidstaten van de CCR toegestaan om binnen de besluitvormingsprocedure van de CCR bepalingen vast te stellen voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Rijn. Door alle schepen op gelijke wijze te laten voldoen aan dezelfde bepalingen wordt voorzien in het door de Akte nagestreefde 'level playing field' binnen de scheepvaart. De Akte bevat geen bepalingen ten aanzien van andere vervoersvormen dan de scheepvaart, noch ten aanzien van de relatie tussen scheepvaart en andere vervoersvormen.

De leden van de ChristenUnie-fractie maken zich zorgen over het grote aantal CCR-regels dat met name impact heeft op oudere binnenvaartschepen. Voor deze leden is veiligheid van belang, maar gezien de boekwaarde van de schepen en de huidige crisis in de binnenvaart, zijn er beperkingen aan wat reëel is te vragen met betrekking tot aanpassingen aan oudere schepen. Deze leden maken zich tevens zorgen over met name de impact op de kleine binnenvaart, waar het aantal schepen in rap tempo afneemt, zonder dat er vervangende nieuwbouw is, waardoor het gevaar dreigt dat delen van Nederland straks niet meer bereikbaar zullen zijn via de binnenvaart. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of met al deze verplichte aanpassingen de veiligheid daadwerkelijk substantieel verbetert.

Zoals ik uw Kamer al eerder heb aangegeven, toont het onderzoek dat ik in 2011 heb laten uitvoeren naar de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen aan, dat schepen van vóór respectievelijk 1976 (abusievelijk spreekt mijn brief aan uw Kamer van 11 december jl. van 1997) en 1995 tussen nu en 2041 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenvaartschepen te blijven voldoen. Alhoewel de overgangsbepalingen voor alle binnenvaartschepen gelden, zullen de benodigde investeringen voor (oude) kleinere schepen veelal moeilijker te dragen zijn. Daarom heb ik al eind 2011 in de CCR aangedrongen om die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten

leiden en waarvoor alternatieven denkbaar zijn, te heroverwegen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

De leden van de ChristenUnie-fractie waarderen de inzet van de minister om te komen tot versoepeling en/of uitstel van de CCR-regels. Deze leden betreuren het dat hiervoor nog weinig draagvlak aanwezig is bij de vier andere CCR-lidstaten. De minister stelt dat de andere lidstaten nog niet of nauwelijks door het bedrijfsleven op de overgangsbepalingen zijn aangesproken. Genoemde leden vragen of hier een verklaring voor is. Is er een verschil in samenstelling van de vloot van de verschillende lidstaten? Genoemde leden zijn benieuwd naar het resultaat van het overleg dat nog plaatsvindt met deze lidstaten ten aanzien van de drie meest ingrijpende CCR-regels die op 1 januari 2013 dreigen in te gaan.

Gezien de leeftijd en samenstelling van de vloeten zou juist verwacht mogen worden dat de problemen in de andere lidstaten groter zijn dan in Nederland. Wel is de Nederlandse vloot veruit de grootste, en dienen daarom in absolute zin in Nederland meer schepen te worden aangepast. Ik constateer wel een verschil in de wijze waarop het binnenvaartbedrijfsleven in de verschillende landen door de overheid wordt betrokken in deze discussie, dan wel de mate waarin zij zich zelf effectief weten te organiseren. In Nederland zijn we gewend het bedrijfsleven actief te betrekken bij de voorbereiding van een standpuntbepaling in de CCR. Ook heeft Nederland, in tegenstelling tot enkele andere CCR lidstaten, een vertegenwoordiger van het binnenvaartbedrijfsleven als Rijnvaartcommissaris in de delegatie zitten. In de andere CCR landen bestaat een dergelijke samenwerking veel minder. Overigens constateer ik dat in enkele landen het binnenvaartbedrijfsleven zich langzamerhand ook gaat mengen in de discussie, evenals de Europese binnenvaartorganisaties EBU en ESO.

Zoals ik eerder aangaf is het Nederlandse voorstel met betrekking tot de drie eerder genoemde bepalingen inmiddels definitief aangenomen.

Acceptatie certificaten Nederlandse traditionele zeezeilschepen op de Oostzee.

De leden van de PvdA fractie vragen om een toelichting op de vervolgstappen die de minister wil zetten.

De leden van de SP-fractie vragen wat de inzet is van de minister in de komende gesprekken met haar Deense collega.

Zoals ik u in mijn brief d.d. 11 december 2012 (Kamerstuk 2012D46842) meedeelde, lijkt aan Deense kant na lange tijd enige bereidheid te zijn tot nader ambtelijk overleg, en is ook van Duitse zijde recent bevestigd dat er geen bezwaren zijn tegen verdere bilaterale ambtelijke contacten over de kwestie. In dit overleg zullen diverse oplossingsmogelijkheden worden verkend.

Ook horen de leden van de PvdA fractie graag of een gang naar het Europese Hof van Justitie zin heeft.

In het kader van de lopende infractieprocedure is het aan de Europese Commissie te besluiten Denemarken voor het Europese Hof te dagen. Vervolgens is het aan de Europese rechters om een oordeel te geven over de toepasselijkheid van bestaande regels op de Nederlandse zeilchartervloot en de verenigbaarheid van deze regels met het Europees recht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Kan de minister aangeven of dit dossier kan worden ingebracht tijdens de trilaterale overleggen over de Waddenzee, inclusief de rol voor, en de eisen aan de zeilvloot in de Oostzee?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Het inbrengen van de problematiek van de traditionele zeilvaart in het trilaterale overleg over de Waddenzee door de milieuministers acht ik niet zinvol. Dit overleg is gericht op bescherming van de Waddenzee. Het dossier van de zeilvaart hoort daar niet thuis. Ik geef er de voorkeur aan om verwarring rond dit dossier te voorkomen en het daarom bilateraal of in de geëigende fora te behandelen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de minister aangeeft niet te weten wat er in de reactie van Denemarken op de infractieprocedure staat. Deze leden vinden dit vreemd omdat de minister van Denemarken eerder wel een openbare memo heeft verstuurd (Memorandum aan de (Deense) Europese Afgevaardigden en de Kamercommissie Economische Zaken betreffende de ingebrekestelling nr. 2009/4311). Kan de minister dit toelichten?

Het openbare memo waar de leden van de SP-fractie aan refereren, betreft een informerende memo van de Deense regering aan Deense Kamerleden en Deense leden van het Europees Parlement. Op basis van deze informatie heb ik u eerder aangegeven dat bleek dat Denemarken het niet eens is met de zienswijze van de Europese Commissie, en dat Denemarken dat aan de Commissie heeft laten weten. Echter, om conclusies te trekken in dit juridische traject, is het van belang om de exacte redenering van de ingebrekestelling door de Commissie en de hierbij aangevoerde gronden te beoordelen, en de exacte Deense reactie daarop. Hiertoe zijn de letterlijke teksten van de diverse stukken nodig. Zoals ik u in het Algemeen Overleg van 19 januari 2012 meldde, is deze correspondentie vertrouwelijk en kunnen wij deze niet inzien.

De leden van de SP-fractie vragen wat de reden is dat de Europese Commissie het feit dat Nederlandse zeilschepen worden beschouwd als 'niet-mechanisch-voortbewogen', niet heeft gebruikt in de infractieprocedure?

Aangezien ik de exacte inhoud van de briefwisseling tussen de Commissie en Denemarken niet ken, kan ik niet met zekerheid vaststellen of dit argument inderdaad niet (ook niet impliciet) is gebruikt.

Is de minister bereid om het feit dat de Nederlandse zeilschepen 'niet-mechanisch-voortbewogen' zijn, mee te nemen in haar gesprekken.

Het "niet-mechanisch voortbewogen" zijn van de Nederlandse zeilschepen, is het uitgangspunt van het Nederlandse beleid met betrekking tot certificering van de bruine vloot. Zonder dit uitgangspunt zou de Nederlandse certificering van deze schepen als non-SOLAS schepen niet mogelijk zijn.

De leden van de SP-fractie constateren dat ondernemers met zeezeilschepen nu geconfronteerd worden met allerlei eisen die niet voor zeilschepen zijn bedoeld. Hierdoor worden ze op onnodige kosten gejaagd. Dit komt onder andere door de zeer strenge keuring door zowel de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) als door het Klassebureau voor de Scheepvaart. Kan de minister hier een reactie op geven?

De Nederlandse regels liggen, via artikel 37 van Schepenbesluit 2004, vast in de

zogenoemde Blauwe en Witte regels. Deze zijn specifiek ontworpen voor de betreffende zeilschepen, en hebben tot doel de veiligheid voor bemanning, passagiers, het milieu en het overige scheepvaartverkeer te waarborgen. Het is de taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport en het klassenbureau Register Holland, om schepen te controleren op de naleving van deze regels. Daarnaast geldt dat deze schepen, bij de vaart op de Oostzee, op vrijwillige basis kunnen kiezen voor internationale en Europese certificering, waarbij strengere eisen gelden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/254600

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen