

Den Haag, 26 oktober 2011

Hierbij doe ik u, als gevraagd in bovengenoemd verzoek, een afschrift toekomen van mijn reactie op de brief aan de Stichting gedupeerde Beroepszeilshippers.

Als eveneens gevraagd, informeer ik u hieronder over de wijze waarop ik invulling gegeven heb en nog geef aan eerdere toezeggingen van mijn ambtsvoorganger (gedaan in de brief over de traditionele zeilvaart d.d. 7 juni 2010 en bevestigd in het AO Transportraad d.d. 23 juni 2010).

Zoals eerder door mijn voorgangers aan uw Kamer gemeld, heeft de «Vereniging voor Beroepschartervaart BBZ» in juni 2009 bij de Europese Commissie (EC) een klacht ingediend tegen Denemarken. Dit vanwege de Deense opstelling en acties jegens de Nederlandse zeezeilschepen. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu is deze klacht altijd ondersteund.

Zo heb ikzelf de kwestie diverse malen opgebracht bij EU Commissaris Kallas, o.a. tijdens een persoonlijk onderhoud in januari 2011 en tijdens de Transportraad van 31 maart 2011. Voorts heb ik in mei van dit jaar nog een brief over de bruine vloot problematiek geschreven aan Commissaris Kallas. Ook op ambtelijk niveau vonden contacten plaats met de EU Commissie en het Europese maritieme veiligheidsagentschap EMSA.

Bij al die contacten is aangedrongen op een spoedige uitspraak in de door de BBZ bij de Commissie ingediende klacht en om zo spoedig mogelijk in Europees verband tot een oplossing te komen voor onze traditionele zeezeilschepen.

Als uiteindelijke reactie op de door mij gesteunde klacht van de BBZ, heeft de Europese Commissie op 20 mei jl. een ingebrekestelling gestuurd aan Denemarken. Hoewel ik van dit feit op de hoogte ben, heb ik geen kennis kunnen nemen van de inhoud van de ingebrekestelling of van de reactie hierop. De correspondentie tussen de Europese Commissie en Denemarken is vertrouwelijk. Denemarken heeft vervolgens twee maanden de tijd gehad te reageren op de ingebrekestelling. Afhankelijk van het antwoord vanuit Denemarken kan de Europese Commissie de infractieprocedure voortzetten door middel van een «met redenen omkleed advies» aan Denemarken.

Als de reactie van Denemarken hierop naar het oordeel van de Europese Commissie ontoereikend is, kan de Europese Commissie besluiten Denemarken voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te dagen. Het is dan aan de Europese rechters om een oordeel te geven.

De gemiddelde duur van dergelijke rechtstreekse beroepen is ongeveer anderhalf jaar.

Ik zie de actie van de Commissie overigens als een extra steun in de rug om het langslpende meningsverschil tussen Denemarken, Duitsland en Nederland op te lossen. Hiervoor is nog nader overleg, en naar verwachting aanpassing van Europese regelgeving, nodig om de kwestie helemaal op te lossen.

Voor wat betreft de bilaterale contacten kan ik u tenslotte melden dat gezien de lopende infractieprocedure tegen Denemarken, het op dit moment lastig is om bilaterale afspraken met Denemarken te maken. Met Duitsland blijf ik echter wel in gesprek om een oplossing te bespoedigen.

De afgelopen twee jaar heeft Nederland in de werkgroep onder het EU Committee on Safe Seas (COSS) die aan nieuwe regelgeving werkt, veel informatie en voorstellen aangedragen voor een goede regeling voor de zeilschepen. Met de BBZ is constructief samengewerkt om tot deze inbreng te komen. De Europese Commissie is door mijn interventies en die van mijn ambtenaren, uitstekend op de hoogte van de Nederlandse positie en behoeften voor deze schepen. Ook heeft het Europees Parlement in het verleden druk uitgeoefend op de Commissie om het zeilend maritiem erfgoed te behouden. Er zijn echter landen met een ander standpunt ten aanzien van de regelgeving voor zeilschepen. Het is daarmee nog geen uitgemaakte zaak of het uiteindelijke voorstel van de Commissie een volledige oplossing zal bieden voor de huidige problemen. Daarom zal ik dan ook druk blijven uitoefenen op de Europese Commissie voor een zo geschikt mogelijke oplossing. Het uiteindelijke voorstel van de Commissie zal overigens onderdeel zijn van een algemeen herzieningspakket van een aantal richtlijnen over passagiersschepen. Dit pakket wordt waarschijnlijk rond de zomer van 2012 gepresenteerd, waarna het de volledige weg van de Europese wetgevingsprocedure zal volgen.

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