

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1932

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat het bijna niet meer rendabel is om als binnenvaartschipper te varen* (ingezonden 6 februari 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 maart 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1717.

Vraag 1

Kent u het bericht «Bijna niet meer rendabel om als binnenvaartschipper te varen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voorstelt om de hoogte van slaapvertrekken van bestaande binnenvaartschepen te verhogen?

Antwoord 2

De technische eisen aan binnenvaartschepen waarnaar in het fragment van NPO Radio 1² wordt verwezen betreffen geen nieuwe eisen of voorstellen van de CCR. Het zijn eisen in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) waarvan de overgangstermijn vanaf 1 januari 2035 afloopt. Vroeger golden nieuwe ingrijpende technische eisen alleen voor nieuw te bouwen schepen. In 2003 is echter, met instemming van de internationale brancheorganisaties, besloten om op termijn alle bestaande schepen aan te passen aan de stand van de techniek. Voor elke technische eis is toen, wederom met instemming van de internationale brancheorganisaties, een datum bepaald, waarop bestaande schepen aan deze eis moeten voldoen. De CCR heeft dat gedaan voor de vaart op de Rijn en de Europese Commissie voor de vaart buiten de Rijn. Deze data werden bepaald aan de hand van een onderzoek van het Duitse

¹ NPO Radio 1, 28 januari 2023 (<https://www.nporadio1.nl/fragmenten/nieuwsweekend/14bafae6-7244-4a64-892d-fd52fca34282/2023-01-28-bijna-niet-meer-rendabel-om-als-binnenschipper-te-varen>)

² NPO Radio 1, 28 januari 2023, Bijna niet meer rendabel om als binnenschipper te varen | NPO Radio 1

Versuchanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg uit 2001. De overgangstermijnen die uiteindelijk op basis van dit onderzoek zijn vastgesteld, zijn opgenomen in de ES-TRIN. Een van de technische eisen ziet inderdaad op de stahoogte in verblijven, waaronder de slaapvertrekken. Afhankelijk van het type binnenschipcertificaat (wel of geen vaart op de Rijn), loopt de overgangstermijn voor deze eis af in 2035 of 2049.

Vraag 3

Klopt het dat op een binnenvaartschip het huisrecht geldt onder het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM)?

Antwoord 3

Het klopt dat het huisrecht ook geldt voor binnenvaartschepen.

Vraag 4

In hoeverre is het voorstel om de hoogte van slaapvertrekken van bestaande binnenvaartschepen verplicht te verhogen een inbreuk op het huisrecht onder het EVRM?

Antwoord 4

Inmenging in de uitoefening van het huisrecht is volgens het EVRM mogelijk «voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving, noodzakelijk is in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen». Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) zal daaraan toetsen.

In dit geval is er sprake van een wettelijke norm. De eisen aan de verblijven, zoals die in ES-TRIN zijn afgesproken, zijn opgenomen in bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling en zien o.a. ook op de bescherming van de gezondheid. Voor de totstandkoming van deze eisen wordt verwezen naar het antwoord op de vragen 2 en 6. Bovendien is ook voorzien in een hardheidsclausule waarop scheepseigenaren een beroep kunnen doen wanneer de toepassing van een technisch voorschrift in ES-TRIN technisch moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten vergt (zie voor nadere uitleg het antwoord op de vragen 7 en 10).

Op grond van het bovenstaande lijkt er geen sprake te zijn van een inbreuk op het huisrecht, maar de enige die daar een definitieve uitspraak over kan doen is het EHRM.

Vraag 5

Als er inderdaad een inbreuk op het huisrecht is, waarom zouden dan voor binnenvaartschepen andere regels gelden dan voor huizen?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Welke andere voorstellen doet de CCR voor bestaande binnenvaartschepen?

Antwoord 6

De overgangstermijnen voor de technische eisen zijn opgenomen in hoofdstuk 32 en 33 van de ES-TRIN (zie het antwoord op vraag 2). Het gaat hier onder andere om een aantal eisen aan verblijven, de breedte van de gangboorden, de plaats van het aanvaringsschot en het voorschip met ankernissen.

Vraag 7

Hoe kijkt u aan tegen de andere voorstellen van de CCR?

Antwoord 7

De Nederlandse delegatie heeft zich de afgelopen jaren internationaal hard gemaakt voor versoepeling van de meest knellende technische eisen (zoals stuurhuisglas, autokranen, geluid, vluchtwegen door keukens etc.).

Als de toepassing van een technisch voorschrift – na afloop van de overgangsbepalingen – in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan in individuele gevallen op grond van een internationale ontheffing van de EU of de CCR een afwijking van dit voorschrift worden toegestaan. Via het aanvragen van een hardheidsclausule kan de sector aantonen waar men tegenaan loopt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat adviseert scheepseigenaren om van de hardheidsclausule gebruik te maken als zij niet aan de regels kunnen voldoen en zal alle medewerking verlenen aan aanvragen hiervoor. Als er meerdere aanvragen komen voor afwijking van dezelfde regels, zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing en/of herziening van deze regel.

Vraag 8

In hoeverre klopt het dat het hierdoor niet meer rendabel is voor een groot deel van de kleine binnenvaartschepen om te varen? Wat is hiervan de impact op de «modal shift» van het goederenvervoer naar binnenvaartschepen? Wat is hiervan de impact op de Integrale Mobiliteitsanalyse?

Antwoord 8

In theorie beschikt elk schip dat nu in de vaart is over een geldig binnenschipcertificaat dat is vernieuwd na afloop van de overgangsbepalingen van 2010 en 2015. Deze schepen voldoen dus aan alle eisen en mogen varen. In elk geval tot de volgende serie overgangsbepalingen afloopt, maar dat is pas vanaf 1 januari 2035. Dit geldt zowel voor grote als kleine schepen. Een certificaat is in beginsel geldig voor een periode van 7 jaar. Scheepseigenaren die hun binnenschipcertificaat kort vóór 1 januari 2035 verlengen (dus kort voordat de betreffende overgangsbepalingen aflopen), kunnen vervolgens weer tot eind 2041 blijven varen. Het lijkt niet logisch dat er op dit moment al consequenties worden verbonden aan zaken die pas over zo'n lange tijd spelen.

Ook al zou dat zo zijn, dan nog zijn overgangsbepalingen sowieso niet de enige reden dat het aantal (vooral kleine) schepen terugloopt. De uitstroom van kleinere schepen is al langer aan de gang en hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, zoals vergrijzing, veroudering van schepen, ontbreken van bedrijfsopvolging, schaalvergroting, opwaardering van vaarwegen en veranderende wensen in de markt.

De Nederlandse delegatie heeft zich de afgelopen jaren internationaal hard gemaakt voor versoepeling van de meest knellende technische eisen. In 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven aan het onderzoeksbureau KplusV om de gevolgen van de afloop van de overgangsbepalingen in kaart te brengen. Op basis van dit onderzoek en een aantal vervolgonderzoeken zijn destijds alternatieven aangenomen voor de reeks overgangsbepalingen die in 2010 en 2015 afliepen, welke voor de sector beter werkbaar zijn. Daarmee is de sector honderden miljoenen aan verplichte investeringen bespaard.

Het eerdergenoemde onderzoek uit 2011 identificeert echter ook een aantal knelpunten bij bepalingen waarvan de overgangstermijn vanaf 2035 afloopt. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de effecten van het aflopen deze overgangsbepalingen op de afname van het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal kleine schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen van de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. Nog in het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek. Op basis daarvan kunnen vervolgens ook inschattingen worden gemaakt of er sprake is van significante effecten op de mobiliteitsontwikkeling en bereikbaarheidsopgaven zoals genoemd in de Integrale Mobiliteitsanalyse.

Vraag 9

Klopt het dat u in gesprek bent met de binnenvaartsector over de voorstellen van de CCR? Wat is hiervan de stand van zaken?

Antwoord 9

Hierover vindt periodiek overleg met de binnenvaartsector plaats. Dit gebeurt voorafgaande aan de vergaderingen van de internationale technische werkgroepen van de CCR en de EU (CESNI), welke vier keer per jaar plaatsvinden.

Vraag 10

Klopt het dat u vrijstellingen kan vragen voor de voorstellen van de CCR? Welke vrijstellingen wil de binnenvaartsector graag krijgen? Welke vrijstellingen wilt u vragen?

Antwoord 10

In 2019 is Uw Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om binnenvaartschepen die binnen de landsgrenzen varen te vrijwaren van de Europese technische eisen.³ Daarin is o.a. gewezen op de mogelijkheid van de hardheidsclausule, waarmee in individuele gevallen door de scheepseigenaar om een uitzondering van de voorschriften in ES-TRIN kan worden verzocht. De aanvraag van een hardheidsclausule wordt, afhankelijk van het type binnenschipcertificaat, door de Nederlandse delegatie ingediend bij de technische werkgroep van de EU (CESNI) of de CCR, maar het gaat om dezelfde procedure.⁴ Ten tijde van bovengenoemde Kamerbrief was er nog nooit een beroep op de hardheidsclausule gedaan, maar in de afgelopen jaren zijn er 2 aanvragen succesvol doorlopen. Ook aan de vervolgacties die in het slot van de Kamerbrief uit 2019 worden genoemd is gevolg gegeven. Er zijn op nationaal niveau stappen gezet in het kader van het verduidelijken van de procedure voor de hardheidsclausule. Daarnaast is de positie van het kleine schip in relatie tot de technische eisen op politiek niveau aangekaart bij de Ministers van de andere CCR-lidstaten en tijdens de plenaire vergadering van de Transportraad in december 2019.

Vraag 11

Hoe kijken andere Europese landen aan tegen de voorstellen van de CCR? Welke vrijstellingen willen andere Europese landen vragen? Welke vrijstellingen hebben andere Europese landen gekregen?

Antwoord 11

Het is niet aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het standpunt van andere landen publiek te maken. Er zijn, buiten de hiervoor genoemde 2 aanbevelingen op basis van de hardheidsclausule, geen andere aanvragen ingediend.

Vraag 12

Herinnert u zich uw voorstel om toiletten van bestaande pleziervaartschepen verplicht te verzegelen?

Antwoord 12

Ja.

Vraag 13

Wat is hiervan de stand van zaken?

Antwoord 13

De nota naar aanleiding van het verslag van het schriftelijk overleg is op 16 februari 2023 aan u toegezonden.

Vraag 14

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 14

Ja.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 251

⁴ https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/04/Guide_Sp_craft_nl.pdf#search=%22onthefing%22.