

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

1202

Vragen van het lid **Van der Staaij** (SGP) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Justitie over *behoud van het «Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991»*. (Ingezonden 11 september 2008)

1
Bent u voornemens om het «Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991» in te trekken? Zo ja, met welke motivering wilt u dit doen?

2
Erkent u dat vrijwel alle (binnenvaart)landen vergelijkbare wettelijke regelingen kennen en in Verdragen (Zoals het CMNI-verdrag) ook verwezen wordt naar nationale regelingen? Waarom zou Nederland op dit onderdeel een uitzonderingspositie moeten innemen?

3
Erkent u dat het bestaan van dergelijke regelingen de onderhandelingen tussen vervoerder en opdrachtgever zeer vereenvoudigt en in die zin erg profijtelijk is voor de ondernemers in de binnenvaart?

4
Erkent u voorts dat dergelijke regelingen met name voor de kleinere binnenvaartondernemers een belangrijke bescherming bieden, juist omdat de binnenvaartmarkt zich kenmerkt door veel aanbieders van

scheepsruimte en weinig aanbieders van lading?

5
Deelt u de opvatting van de binnenvaartsector dat een op bedrijfsniveau afgesproken set voorwaarden, analoog aan het Besluit, getroffen zal worden door een verbod van de NMA?

6
Bent u bereid de huidige wettelijke regeling te behouden en die – in overleg met de relevante belangenorganisaties – aan te passen aan de huidige tijds- en marktomstandigheden?

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen ter zake van de leden Bilder en De Rouwe (beiden CDA), ingezonden 27 augustus 2008 (vraagnummer 2007Z05273/2070828320).

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Justitie (ontvangen 14 januari 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 226

1
Ik ben in overleg met de betrokken belangenorganisaties over de vraag op welke wijze het Besluit laad- en lostijden in de binnenvaart 1991 een adequaat vervolg kan krijgen. Hierbij

wordt ook de mogelijkheid van intrekking gezien, dan wel een nieuw besluit met een tijdelijke werkingsduur. Op korte termijn hoop ik hierover duidelijkheid te hebben.

2
In enkele andere lidstaten van het verdrag van Mannheim zijn regelingen getroffen voor laad- en lostijden en voor overliggeld. Zo bestaat in België en Duitsland een met het Nederlandse besluit overeenkomende publiekrechtelijke regeling, terwijl in Zwitserland een op privaatrechtelijke basis opgestelde standaardovereenkomst van toepassing is. Het CMNI-verdrag treft op dit punt geen regeling. Derhalve zou Nederland geen uitzonderingspositie innemen, indien het Besluit laad- en lostijden en overliggeld zou worden ingetrokken.

3 en 4
De genoemde voordelen zouden inderdaad een rol kunnen spelen. Daarom zullen ze in het vervolgtraject nader worden gezien en ook met de branche worden besproken alvorens een beslissing ten aanzien van het Besluit zal worden genomen.

5
De NMA is betrokken bij het vervolgtraject. Er zal uiteraard geen optie worden gekozen die niet op de steun van de NMA kan rekenen.

6
Ik verwijs naar het antwoord op vraag 1.