

## Voorzitter

algemeen overleg aan de agenda toe te voegen, maar als dit zo is, zal dit ook tot een motie leiden die gelijk in stemming moet worden gebracht.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij de stemmingen houden onmiddellijk na afloop van de VAO's.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik vrees dat ik de zaken nog verder moet compliceren. Er wordt vanmiddag een algemeen overleg gevoerd over de Landbouwrapport. Ik sluit niet uit dat het nodig zal zijn om ook daarover een VAO aan te vragen. Dit zal dan leiden tot een motie en ook daarover moet morgen worden gestemd, omdat de Landbouwrapport in de dagen van de weekwisseling wordt gehouden.

De **voorzitter**: Ik vind dat u het niet compliceert, maar eerder makkelijker maakt. Dit betekent dat er om meerdere redenen behoefte is aan stemmingen.

Aldus wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Depla.

De heer **Depla** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Wij voeren morgen een algemeen overleg over de huurtoeslag en ik wil nu al aankondigen dat de kans groot is dat hierover een VAO wordt aangevraagd. Een eventuele stemming moet dan ook morgen plaatsvinden, omdat er voor maandag een beslissing moet worden genomen in verband met de uitvoering door de Belastingdienst.

De **voorzitter**: Ik stel voor, ook dit VAO aan de agenda van morgen toe te voegen, zo daarom wordt gevraagd. Ik hoop dat u allen nauw contact houdt met de Griffie over de planning van een en ander.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet) (30523).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Rouwe, die zijn maidenspeech zal houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Het is voor mij een bijzondere eer om hier vandaag te staan, niet alleen omdat dit de eerste keer is dat ik hier namens het CDA het woord mag voeren, maar ook omdat ik mij erg verbonden voel met het onderwerp van dit debat, de binnenvaart. Toen ik aan mijn vrienden vertelde dat ik onder meer woordvoerder zou worden op dit onderwerp, keken zij mij raar aan. Mijn oma deed dit niet, want zowel mijn grootvader als mijn overgrootvader kwamen uit de binnenvaart. Zij leven helaas niet meer, maar ik weet zeker dat zij het heel bijzonder hadden gevonden dat hun kleinzoon hier nu de Binnenvaartwet mag behandelen.

De Binnenvaartwet is een raamwet die in de plaats komt van drie andere wetten, de Wet vervoer binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. De opzet van de regering is te komen tot vereenvoudiging van de regels en het verbeteren van de inzichtelijkheid. Uit onze gesprekken met de binnenvaartsector blijkt dat de regering aardig in die opzet is geslaagd. Onze complimenten daarvoor. Ik kan echter nog geen eindoordeel geven over de wet, want er moet nog een aantal pijnpunten worden geregeld. Ik noem ze even in volgorde van de algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen.

De CDA-fractie heeft daarom een aantal vragen en opmerkingen, met name over de uitwerking van de wet. Allereerst maken wij ons zorgen over de regelgeving voor historische vaartuigen. In de nota naar aanleiding van het verslag gaat de regering uitgebreid in op onze vraag naar een ontheffingsbevoegdheid, maar zij geeft verder geen krimp. Het kan toch niet zo zijn dat een honderd jaar oud schip zodanig moet worden gemoderiseerd dat duidelijk afbreuk wordt gedaan aan de historische waarde? Ik vraag in dit kader speciale aandacht voor de traditionele Friese zeilschepen, oftewel de skûtsjes. Die moeten de staatssecretaris welbekend zijn. Graag hoor ik van haar welke mogelijkheden er zijn om het doel van de optimale veiligheid zo dicht mogelijk te naderen zonder de historische waarde van deze schepen geweld aan te doen.

De regering geeft aan dat in het toekomstige Binnenvaartbesluit de mogelijkheid zal worden opgenomen om historische vaartuigen onder een afwijkend regime te brengen, mits voor het schip een verklaring van de minister kan worden overlegd dat het als pleziervaartuig wordt gebruikt. Kan de regering aangeven in welke mate deze verklaring zal worden afgegeven en wat daarvoor de criteria zijn? En een technisch punt: is het de minister of de staatssecretaris die deze verklaringen zal afgeven?

Een ander zorgpunt met betrekking tot de pleziervaart betreft de lengte voor het zogenaamde "kleine patent". Ook dit is in de schriftelijke voorbereiding ruim aan de orde geweest. Na een heel betoog over scheepslengtes en internationale afstemming geeft de regering uiteindelijk toe dat zij zal gaan onderhandelen binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart om de lengte van 35 meter voor het kleine patent te verhogen naar 40 meter. Dat is een goede stap, maar welke garanties hebben we? Kan de staatssecretaris de Kamer toezeggen dat deze toepassing er zal komen? Wanneer wordt dit geregeld en heeft de Kamer daar nog invloed op? Graag een duidelijke toezegging van de regering.

Nog een opmerking over de schippers die hun brood dagelijks binnen deze voor Nederland zo belangrijke sector verdienen. In de memorie van toelichting lezen we dat de administratieve lasten gering zullen dalen; ik noem het vergunningsbewijs en de vervoervergunning. Het CDA vindt dit een goede zaak, maar de vermindering van de administratieve lasten vloeit ook voort uit andere maatregelen, zoals de eenloketedachte en ICT-toepassingen. Kortom, digitalisering en minder formulieren. Het CDA vraagt de staatssecretaris expliciet om dit verder op te pakken. Wellicht met een aanvullend onderzoek?

Voorzitter, ik rond af. Het CDA is blij met de aanstaande wet, maar vraagt aandacht voor de historische

## De Rouwe

schepen en de recreatieve sector. Met deze wet zijn we er nog niet, want er komen nog veel uitwerkingen van deze wet. Ik vraag de staatssecretaris om de gedachte achter deze wet te blijven koesteren: verbetering van de inzichtelijkheid en vereenvoudiging van de regels.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, het was niet te merken dat dit uw maidenspeech was. Het is mijn voorrecht om u daarmee als eerste van harte te feliciteren. Ik schors de vergadering enkele ogenblikken om uw collega's de kans te geven, u ook te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is een goed gebruik dat de eerstvolgende spreker degene die zijn maidenspeech houdt, toespreekt.

Mijnheer De Rouwe, het begrip van geslacht tot geslacht krijgt wel een heel aparte dimensie nu u zo in de voetsporen treedt van in elk geval het theoretische deel van het vak. Ik constateer dat inhoudelijke kennis bij u gepaard gaat met een gedreven nieuwsgierigheid naar meer. Dat lijkt mij een uitstekend fundament voor uw verdere Kamerlidmaatschap. Wij zien allen uit naar een inhoudelijke discussie in het vervolg met u en uw fractie.

Volgens mij is er straks nog een maidenspeech, maar degene die het betreft heb ik volgens mij al enkele keren ontmoet in algemeen overleg.

Voorzitter. Met de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet ontstaat er een nieuwe algemene kaderwet voor de binnenvaart. Hiermee wordt een proces van deregulering als gevolg van de liberalisering van het goederenvervoer per binnenvaartschip afgerond. Met deze wet worden regels vereenvoudigd en geharmoniseerd. Zo worden de vergunningsbewijzen voor binnenvaartscheppen en de inschrijving eigen vervoer afgeschaft. De regelgeving inzake vaarbewijzen wordt geharmoniseerd met de regelgeving op basis van de Herziene Rijnvaartakte. De fractie van de ChristenUnie kan zich in grote lijnen vinden in deze voorstellen. Wij hebben begrepen dat deze binnen de sector breed worden gedragen.

Vershillende fracties, waaronder die van de ChristenUnie, hebben in het verslag vragen gesteld over de bevoegdheid van opsporingsambtenaren. De vorige minister heeft geantwoord, dat deze bevoegdheid al bestaat in de huidige Binnenscheppenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en dat voor het binnentreden van een woning een schriftelijke machtiging vereist is. In deze wetten en in het nieuwe wetsvoorstel wordt afgeweken van de Algemene wet op het binnentreden vanuit het belang van effectief toezicht op het in de Binnenvaartwet bepaalde. De afzonderlijke bevoegdheid om de bemanningsverblijven te betreden zou volgens de nota naar aanleiding van het verslag nodig zijn om na te gaan of de bepalingen inzake vaaren rusttijden worden nageleefd. Als dit de enige reden is, vraag ik mij af waarom een ruime bevoegdheid ten aanzien van het binnentreden van de woning dan nog nodig is. Zou dit niet specifiekere kunnen worden geformuleerd?

In het wetsvoorstel wordt onderscheid gemaakt tussen het groot, beperkt groot en klein vaarbewijs. Hierbij wordt een objectivering voorgesteld, door het vaarbewijs

meer dan nu afhankelijk te stellen van de lengte van het schip en minder van het huidige criterium bedrijfsmatige vaart. Voor de kleine bedrijfsmatige vaart – met schepen korter dan 35 meter – betekent dit een verlaging van de bestaande eisen. Voor deze schepen is geen groot vaarbewijs meer nodig, maar slechts een beperkt groot vaarbewijs.

Voor de eigenaren van recreatievaartuigen die langer zijn dan 25 meter, betekent de nieuwe regeling echter een aanscherping, omdat zij nu een beperkt groot vaarbewijs moeten hebben, in plaats van een klein vaarbewijs. Er wordt gesproken over een gepaste overgangperiode en een adequaat vrijstellingen- en ontheffingenbeleid. Wij hebben er vertrouwen in dat de staatssecretaris dit in het overleg met het Deelorgaan Binnenvaart en het Watersportberaad goed zal regelen. Wel zijn wij benieuwd of zij al iets kan zeggen over de termijn waarop dit overleg gevoerd gaat worden.

Op pagina 8 van de nota naar aanleiding van het verslag staat dat Nederland in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zal voorstellen om de grenzen voor grote schepen op te trekken van 35 naar 40 meter, zodat deze grens vervolgens ook nationaal kan worden opgehoogd. Hoe kansrijk is dit voorstel en op welke termijn verwacht de staatssecretaris hierover meer te kunnen melden? Wat gaat de staatssecretaris doen als er geen overeenstemming wordt bereikt binnen de CCR? Is zij dan bereid om alsnog de grens voor het groot vaarbewijs in Nederland te verhogen naar 40 meter?

Er loopt een discussie over historische boten, in het bijzonder sleepboten. De heer De Rouwe refereerde hieraan. Deze worden gebruikt door vrijwilligersorganisaties. In de nota naar aanleiding van het verslag lees ik dat de staatssecretaris over de definitie van sleepboot en de daarmee samenhangende noodzaak om tot een speciale regeling voor sleepboten te komen, nog met de belanghebbende organisaties wil spreken. Mag ik hieruit concluderen dat er een specifieke regeling komt voor de sleepboten die in gebruik zijn bij vrijwilligersorganisaties?

Er wordt gewerkt aan een verdergaande integratie van de Nederlandse en de Vlaamse scheepvaartregels die gelden in het Scheldegebied. Op welke termijn verwacht de staatssecretaris resultaten op dit terrein?

In de memorie van toelichting staat dat het geregeld consulteren van de sector heeft bijgedragen aan het huidige draagvlak voor dit voorstel. De fractie van de ChristenUnie is daar blij mee en steunt daarom dit voorstel op hoofdlijnen.

□

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Ik weet niet of het een recht is dat is voorbehouden aan de eerste spreker na iemand die een maidenspeech heeft gehouden, maar ik wil de heer De Rouwe van de CDA-fractie feliciteren. Ik hoop dat wij nog vele mooie debatten met elkaar mogen voeren. Dat kan bijna niet anders als het gaat om zo'n mooi onderwerp als scheepvaart en dan met name de binnenvaart, waar ook mijn hart ligt.

Wij spreken vandaag over de Binnenvaartwet. Deze kan in grote lijnen op de steun rekenen van de VVD-fractie. Door deze wet worden immers de regels voor de binnenvaart vereenvoudigd en geharmoniseerd en dat is een heel goede zaak. Al veel te lang vloeiden de wetten

## Dezentjé Hamming

en regels voor de binnenvaart vooral voort uit de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en waren zij helemaal niet goed op elkaar afgestemd. Inconsistenties en onduidelijkheden die hierdoor werden veroorzaakt, gaan hopelijk tot het verleden behoren. Zij leverden immers alleen maar frustratie op door een grote handhavingslast, onveilige situaties en regeldruk voor de ondernemers. De VVD-fractie hoopt dat deze Binnenvaartwet daar een einde aan zal maken.

Ik durf te stellen dat de Binnenvaartwet voor ondernemers in de binnenvaart op een aantal punten ondernemen leuker maakt, wat wij allemaal moeten willen. Ik denk hierbij aan het afschaffen van de vergunningsbewijzen voor binnenschepen en van de inschrijving eigen vervoer en het ophogen van de ondergrens voor het stellen van ondernemerseisen. Dat is een positieve ontwikkeling.

Er zijn uiteraard altijd wel enkele punten die voor verbetering vatbaar zijn, maar ik dank de staatssecretaris in elk geval dat zij aan de wens van de VVD-fractie tegemoet is gekomen om voor grote schepen de grens voor de verzwaring van de vaarbewijsplicht te verhogen tot 40 meter. Dat is een belangrijke verplichting in verband met de mogelijkheden om met vrijwilligers in de sociaal-culturele sector, zoals scouting, kleine binnenschepen zoals spitsen te bevaren. De VVD-fractie hoopt dat de staatssecretaris erin slaagt de CCR van het grote belang van deze verhoging te overtuigen.

Er is veel te doen geweest over het toestaan van het binnentreden van een schip voor controle, inclusief het bemanningsverblijf. Hierover is inmiddels een brief gestuurd die de VVD-fractie wat gerust heeft gesteld. Er wordt geen nieuwe bevoegdheid gecreëerd in de binnenvaart ten aanzien van binnentreden. Daarmee wordt dus niet afgeweken van de Algemene wet op het binnentreden, waar wij zeer erkentelijk voor zijn. Het kan natuurlijk ook niet anders, want een schip is vaak als een woning aan de wal. De VVD-fractie zal de staatssecretaris aan deze toezegging houden.

Een ander punt betreft het klein vaarbewijs voor gezagvoerders met ervaring. Er staat in het wetsvoorstel dat voor pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter of met een snelheid van meer dan 20 km/u een klein vaarbewijs verplicht is. De VVD-fractie vindt dat deze verplichting niet zou moeten gelden voor personen die vanuit hun beroep al in het bezit zijn van een beperkt of niet-beperkt groot vaarbewijs of een bewijs van vakbekwaamheid voor de zeevaart. Waarom zou een schipper met een jarenlange ervaring op de grote vaart en een aantal diploma's op het gebied van het besturen van schepen immers nog een klein vaarbewijs moeten halen voor zijn zeilboot of motorboot waar hij in het weekend mee op het Hollands Diep wil varen? In artikel 341 staat dat de plicht om een geldig vaarbewijs te bezitten niet van toepassing is op de gezagsvoerder aan wie een bij of krachtens AMvB aan te wijzen gelijkwaardig document is afgegeven. Het ontheffingenbeleid waarvan in de wet sprake is, moet dus nog nader worden bepaald. De staatssecretaris heeft in de nota naar aanleiding van het verslag voorgesteld om voor de pleziervaart een overgangsregeling op te stellen en om voor de invoering van het nieuwe vaarbewijsregime een adequaat vrijstellingen- en ontheffingenbeleid te voeren. Daar ziet mijn fractie natuurlijk naar uit. Zij hoopt dat dit ver gaat, mede in het kader van de vermindering van de

regeldruk en al met al natuurlijk met behoud van veiligheid, hoezeer dat ook eenvoudiger kan. Wat verstaat de staatssecretaris onder "gelijkwaardig document" dat reeds aan de gezagvoerder is afgegeven? Met welke documenten op zak kan een gezagvoerder binnenkort ontheffing krijgen de plicht tot het behalen van het klein vaarbewijs? Wil de staatssecretaris de Kamer nu al toezeggen dat gezagvoerders ontheffing krijgen die zijn voorzien van het bewijs van bekwaamheid voor de zeevaart of van een beperkt groot vaarbewijs? Wil zij ook documenten, afgegeven door in het buitenland bevoegde autoriteiten, geldig laten verklaren? Er zijn ontheffingsmogelijkheden genoeg. Hier krijgt mijn fractie graag een duidelijk antwoord op.

Op diverse plaatsen in de nota naar aanleiding van het verslag stelt de staatssecretaris, zaken nader te bezien. Zij spreekt met belangenorganisaties in de pleziervaart. Welke organisaties zijn dat? Wat is de inzet? Wil de staatssecretaris een toelichting geven op de nadere rationalisatie van de verkeersregeling voor de scheepvaart?

Het begrip schipper schijnt her en der in de reglementen voor verwarring te zorgen. Daar verwachten wij ook concrete toezeggingen over.

In aanvulling op de Binnenvaartwet komt het Binnenvaartbesluit. In de recreatiesector leven nu al zorgen over het voornemen van de regering om in dat besluit het beperkt groot vaarbewijs te baseren op het kleine patent. Dit is al even aan de orde geweest. Het kleine patent bestaat uit een jaar vaartijd, 180 vaardagen en alle examenvakken van het grote patent. Dit houdt in dat een kandidaat alle examenvakken van het groot vaarbewijs moet doen. Dit biedt ondanks de aanpassing van de lengte-eis geen oplossing voor het knelpunt dat de pleziervaart voelt. Denkt de staatssecretaris dat de invulling van het beperkt groot vaarbewijs voor pleziervaartuigen niet veel te zwaar en onhaalbaar is? 180 vaardagen is voor schippers van pleziervaartuigen moeilijk te realiseren met slechts een paar vrije weekenden tot hun beschikking. Daarnaast is het voor de pleziervaart niet wenselijk om zeven schriftelijke en twee mondelinge examens te doen. De pleziervaart heeft inmiddels voorgesteld om ter invulling van de eisen voor het beperkt groot vaarbewijs aansluiting te zoeken bij het CWO-diploma Groot Motorschip. Wil de staatssecretaris op dit idee een reactie geven?

De afgelopen jaren heeft de binnenvaartsector veel signalen afgegeven over het functioneren van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Zo waren er diverse klachten over de slechte beantwoording van de telefoon, over dramatische wachttijden voor de afgifte van certificaten en ga zo maar door. Het is een hele lijst. Die is bekend op het ministerie. De branche heeft hier een aantal brieven over gestuurd, maar ondanks toezeggingen van de ambtsvoorganger van deze staatssecretaris over de verbetering van de dienstverlening, met name de telefonische bereikbaarheid die zou worden uitgebreid met 20%, en over het inzetten van meer medewerkers voor het afhandelen van de certificeringsprocessen blijft de binnenvaart constateren dat de dienstverlening ver onder de maat is. Wat is hiervan de oorzaak? Waarom wil het maar niet lukken? Wil de staatssecretaris de Kamer zeggen wat hier concreet aan wordt gedaan?

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik sluit mij van harte aan bij de felicitaties aan het adres van de heer De Rouwe. Ik merk op dat het niet alleen een familietraditie is maar ook een traditie van zijn politieke familie, het CDA, om veel oog te hebben voor de gerechtvaardigde belangen van de binnenvaart. Dus ook in dat opzicht gaat hij door in de sporen van zijn voorgangers.

Het is ook bijzonder dat deze staatssecretaris voor het eerst in deze plenaire zaal een wetsvoorstel verdedigt. Een tijdje geleden ontvingen wij een brief waarin stond dat zij de afgelopen tijd nadere kennismaking heeft gezocht met de binnenvaartsector. Misschien is het aardig om ons in het kader van dit wetsvoorstel te melden of de staatssecretaris in het kader van de doelstelling van dit wetsvoorstel – deregulering en vermindering van regeldruk – nieuwe inspiratie heeft opgedaan in die gesprekken. In ieder geval heeft dat niet geleid tot een nota van wijziging bij dit wetsvoorstel. Dit berust op een breed draagvlak.

De SGP-fractie draagt de binnenvaart als een duurzame en rendabele transportmodaliteit een warm hart toe. Wij hebben dan ook met tevredenheid en instemming kennis genomen van de pogingen om ook in dit wetsvoorstel na te gaan hoe de regeldruk in deze sector kan worden teruggedrongen. Het betreft wel een raamwet, dus wat nu precies het resultaat van de vermindering van de regeldruk zal zijn kunnen wij op dit moment nog niet tot in detail vaststellen. Heel veel wordt nog in uitvoeringsregelingen vastgesteld, terwijl zich nog het een en ander moet uitkristalliseren. Hoe staat het met de invoeringswet? Hoe zit het nu precies met het aparte wetsvoorstel dat volgens de nota naar aanleiding van het verslag nog zal worden opgesteld en waarin onder meer afschaffing van deze vergunningstelsels wordt geregeld? Hoe verhoudt zich dat precies tot dit wetsvoorstel en wanneer kunnen wij dat tegemoetzien?

Vanuit de sectoren die zich bezighouden met de pleziervaart en met het in bedrijf houden van historische vaartuigen is met enige verontrusting gereageerd op dit wetsvoorstel. Zij maken zich zorgen over een aantal implicaties ervan, in het bijzonder als het gaat om een aantal opgeschroefde eisen, certificaten, veiligheidsvoorzieningen en dergelijke. Op zichzelf vonden wij de beantwoording helder in de nota naar aanleiding van het verslag dat de belangen van de sector niet over het hoofd zijn gezien maar wel zijn meegenomen, dat op een aantal onderdelen ruime overgangstermijnen gelden en dat de nodige andere eisen slechts gelden voor nieuwe schepen. Wij vonden die beantwoording verhelderend. Ik kan mij bovendien vinden in de redenering dat het voor het moeten hebben van een bepaald vaarbewijs niet uitmaakt of een schip bedrijfsmatig dan wel recreatief wordt gebruikt. De nautische eisen die worden gesteld aan het voeren van een schip zijn immers in beide gevallen gelijk. Dat heeft alles te maken met veiligheid. Wij delen de opvatting dat men daarmee niet moet schipperen.

Ik kan mij wel voorstellen dat de bereidheid bestaat – met het bijbehorende instrumentarium – om er een mouw aan te passen wanneer bepaalde eisen desastreus uitpakken, bijvoorbeeld voor de historische scheepvaart. Is die flexibiliteit er, zowel in politieke zin als in juridische zin, of moet er nog uitdrukkelijk een hardheidsclausule worden ingebouwd om dat mogelijk te maken? Wij

kunnen ons allen voorstellen dat anders situaties ontstaan waarvan wij zeggen dat het niet de bedoeling van de regels is om het gebruik van bepaalde historische vaartuigen onmogelijk te maken wanneer zij verder wel aan allerlei veiligheidseisen voldoen.

In de schriftelijke beantwoording is ook aandacht besteed aan het gevoelige punt van het betreden van woningen. Dat punt is gevoelig omdat het hierbij om grondrechten gaat. Voor onze fractie is het uitgangspunt dat een woning aan boord van een schip wat de juridische positie betreft vergelijkbaar is met een woning aan de wal en ook op dezelfde bescherming moet kunnen rekenen. Ik begrijp uit de nota naar aanleiding van het verslag dat het kabinet daar ook zo tegenaan kijkt, zij het met het onderscheid dat in afwijking van de Algemene wet op het binnentreden toezichthoudende ambtenaren zonder toestemming van een bewoner een woning op een schip mogen betreden. Gaat dat niet onnodig ver? Welke nautische redenen kunnen er precies zijn om zich zonder toestemming toegang tot de woning te verschaffen? Is het niet voldoende om dat bijvoorbeeld te koppelen aan de stuurhut en de machinekamer? Ik weet dat de regering betoogt dat dit in de bestaande wetgeving al lang op deze manier is geregeld en dat er dus niets verandert, maar ik stel vast dat dat in ieder geval in één van de wetten die nu ook wordt geïntegreerd in dit wetsvoorstel nadrukkelijk niet het geval is, namelijk de Wet vervoer binnenvaart. Daar stond zo'n opsporingsbepaling niet in. Het lijkt er toch op dat het bereik van deze bestaande bepaling, die nu een nieuw jasje krijgt, wel wordt uitgebreid. Daarom herhaal ik de vraag of dit nu wel echt nodig is en of dit niet op zijn minst verder kan worden ingeperkt. Ik veronderstel dat wij het er over eens zullen zijn dat de woning op een binnenvaartschip niet voor ieder wissewasje mag worden betreden. Moeten wij het dan ook niet juridisch zo beperkt mogelijk regelen?

De voorgaande spreekster, mevrouw Dezentjé Hamming, heeft al aandacht gevraagd voor de inspectie. Aan het begin van mijn bijdrage heb ik zojuist gezegd dat dit wetsvoorstel zich mede richt op het terugdringen van de regeldruk. Voor de regeldruk en de uitvoeringslast is het niet alleen van belang hoeveel regels er zijn, maar telt ook de manier hoe daarmee in de praktijk van de uitvoering wordt omgegaan. Nadat hierover eerder al een heel pakket brieven was gestuurd, viel het op dat enkele maanden geleden vanuit de binnenvaartsector ernstige klachten kwamen over de haperende dienstverlening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ondanks allerlei gesprekken en toezeggingen bleek nog geen duidelijke verbetering zichtbaar. De klachten betroffen onder meer de telefonische bereikbaarheid, een matig kennisniveau, verwisseling van dossiers, inadequate afhandeling van tekeningen en certificeringprocessen. Wij zullen het er over eens zijn dat dergelijke zaken een energiek ondernemerschap kunnen frustreren. Dat geldt ook voor de politieke inspanningen om bureaucratische rompslomp terug te brengen. Ook ik vraag de staatssecretaris hoe de stand van zaken ten aanzien van de Inspectie is. Zijn de problemen opgelost of worden zij voortvarend aangepakt? Ik verneem hierop graag nog een toelichting van de staatssecretaris.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Namens de gehele

## Madlener

fractie van de Partij voor de Vrijheid wens ik de heer De Rouwe een goede toekomst als politicus toe. Ik meen dat hij een goede entree heeft gemaakt. Jonge mensen zijn in deze Kamer uiterst belangrijk. Wat ons betreft is hij daarom meer dan welkom.

Nederland is een echt waterland met een grote traditie. Wij hebben een prachtige beroepsvaart maar ook een heel grote pleziervaartsector. De Partij voor de Vrijheid steunt dit wetsvoorstel. De bedoeling ervan is de vermindering van regeldruk. Dat lijkt te slagen al hangt dit nog erg van de uitvoeringswetgeving af. Wij moedigen de staatssecretaris aan om deze lijn in het vervolgtraject te handhaven.

Er is al heel veel gezegd. Ik zal niet te veel in herhaling treden. Ten aanzien van de pleziervaarten steunen wij de grens van 40 meter. Mevrouw Dezentjé Hamming heeft al bepleit dat de grotere pleziervaartuigen niet mogen worden belast met te zware eisen. Ik verzoek de staatssecretaris daarop nader in te gaan.

Het binnentreden van schepen is een belangrijk punt. Wij staan de lijn voor dat een woning op het water als een gewone woning op het land wordt beschouwd, zij het met beperkingen. Je woont niet in een stuurhut, daar werk je. Je woont evenmin in een bemanningshut, want daarin verblijf je tijdens het werk. Je woont in je woning. Daar horen naar onze mening het scheepsruim en de stuurhut niet bij.

De inspectiedienst moet op orde zijn en een faciliterende rol spelen voor alle ondernemers. Daarin valt nog winst te behalen. Wij roepen de staatssecretaris op om voort te gaan op de ingeslagen weg en ervoor te zorgen dat de beroeps- en pleziervaart een goede toekomst tegemoet gaat.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer, die zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is voor mij een grote eer om namens de SP-fractie te mogen spreken over de binnenvaart. Wij vormen samen een mooi clubje. Gelukkig druipt de betrokkenheid er van af. Dat is een goed begin. Het is een belangrijk onderwerp. Zonder binnenvaart zou het milieu er nog slechter voorstaan, zou het vervoer nog onveilig zijn en zouden de wegen en het spoor nog meer capaciteitsproblemen kennen. De binnenvaart houdt Nederland in beweging. Al mijn voorgangers op dit dossier hebben het belang van de binnenvaart benadrukt. Dit werk zet ik graag voort. De binnenvaart moet veilig zijn, voor goede werkgelegenheid zorgen en vlotte vaarwegen kennen. "Het vervoer over water is nog altijd de beste weg"...

De heer **Poppe** (SP): Goed zo!

De heer **Roemer** (SP): ...kreeg ik zojuist van de heer Poppe te horen; die slogan moest ik zeker nog in mijn speech verwerken.

Deze Binnenvaartwet voegt een aantal wetten samen en laat regels op elkaar aansluiten. De SP-fractie vindt dit een goede zaak. Dit wetsvoorstel heeft dan ook niet de impact die het wetsvoorstel in 1998 had. Toen werd de hele binnenvaart geliberaliseerd en werd het eerdere systeem van evenredige vrachtverdeling afgeschaft. Zowel de SP-fractie als het grootste deel van de

schippers waren destijds tegen de afschaffing van dit systeem. Doordat de evenredige vrachtverdeling slechts voor een beperkt deel van de binnenvaart van toepassing was, hadden de schippers allang gezien waartoe de marktwerking zou leiden. Bij mijn weten zijn de doelstellingen van destijds echter nooit geëvalueerd. Zijn deze gehaald? Heeft de liberalisering van de binnenvaart wellicht andere negatieve consequenties gehad? Ik denk daarbij aan de sanering van grote aantallen vooral kleinere binnenvaartschepen, aan de veiligheid op de schepen en op het water en aan de arbeidsomstandigheden. Is de verwachte groei van het vervoer over water waargemaakt? Is er evenwicht in de capaciteit gerealiseerd? Hoe zit het met de reservecapaciteit? Is er inmiddels een maatschappelijk draagvlak onder de betrokkenen? Want laten wij er geen doekjes om winden; werken in de binnenvaart betekent voor velen hard werken voor weinig geld, en het maken van lange dagen. Soms varen schippers zelfs onder de kostprijs. Ze moeten wel, want dat is beter dan helemaal geen geld in het zakje.

Van alle kanten krijgen schippers met kosten te maken. Op zich goede regelgeving maakt investeringen noodzakelijk, die vooral de kleine schippers voor problemen kunnen stellen. Daarbij komt dat er steeds meer en steeds grotere binnenvaartschepen komen. In 2006 en 2007 zijn er 230 nieuwe schepen in gebruik genomen. Dat is goed voor het vervoer van grote bulk en voor het voorkomen van veel wegvervoer. Deze nieuwe grote schepen hebben een veel betere positie op de markt. De kleinere schippers hebben wij echter ook nodig; wij hebben ze zelfs hard nodig om de infrastructuur over water optimaal te kunnen benutten. De schipper op een kleiner schip lijkt evenwel een uitstervend ras te worden. Het zal steeds moeilijker worden om jonge mensen te interesseren voor dit harde werk, hoe mooi het varen als vrije schipper ook kan zijn. Herkent de staatssecretaris dit? Wat gaat zij eraan doen?

Bij het samenvoegen van de drie wetten was een evaluatie op zijn plaats geweest. Is de staatssecretaris bereid om zo'n evaluatie alsnog uit te zetten? Het zou een goed signaal zijn naar de sector. De conclusies en aanbevelingen die er mogelijk uit voortvloeien, kunnen betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van deze sector.

Goede regels voor veilig vervoer over onze binnenwateren, juicht de SP-fractie uiteraard toe. Wij maken ons wel zorgen over de gevolgen van deze regels voor de pleziervaart; een kwestie die vandaag al een aantal malen aan de orde is gesteld. De organisatie Scouting Nederland maakt melding van haar 150 pleziervaartuigen die groter zijn dan 35 meter. Het probleem is op te lossen door de grens te verleggen naar 40 meter. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris op dit punt?

Ik kom op de bevoegdheden van opsporingsambtenaren bij de controle van binnenschepen op bewoning. Deze bevoegdheden zijn veel ruimer dan bij de controle op gewone bewoning op de wal. Vanwaar deze rechtsongelijkheid? Moet deze niet worden weggenomen? Dat deze rechtsongelijkheid ook al uit de vorige wet voortvloeide, is geen reden om ze nu te handhaven. Wij hebben nu de kans om de wet te verbeteren en moeten dit niet laten. Wat is de mening van de staatssecretaris hierover?

In de memorie van toelichting staat dat dit wetsvoorstel gebaseerd is op de uitgangspunten van het vorige



De heer Omtzigt (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

regeerakkoord. In het huidige regeerakkoord staan geen concrete voornemens voor de binnenvaart. De afgelopen jaren bleef het veelal bij mooie woorden en beleven daden van de regering voor de binnenvaart uit. Dit moest worden hersteld bij de behandeling van de begroting. Toen moest er meer geld ingezameld worden voor bijvoorbeeld achterstallig onderhoud van de vaarwegen. Het deed mij groot plezier, te lezen dat de staatssecretaris dit onderhoud serieus wil oppakken. In het weekblad *Schuttevaer* zegt de staatssecretaris dat zij het achterstallig onderhoud van de vaarwegen jaren naar voren wil halen. Dat juich ik toe. In welk tempo wil de staatssecretaris dit doen? Is dit een toezegging dat wij dit terugzien in de komende begroting? Ik vraag dit, omdat haar voorgangers dit voornemen ook steeds hebben uitgesproken, maar zij lieten het vervolgens daarbij. Kortom, wat mogen wij in het zicht van de ooit naderende opening van de Betuwelijn van de staatssecretaris verwachten, een concurrent waarvoor de regering wel oneindig veel geld voor heeft uitgetrokken?

(geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**: Het is een voorrecht dat ik u als eerste mag feliciteren met uw maidenspeech. Het is alsof u niets anders heeft gedaan dan hier staan. Ik was onder de indruk.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wist al dat de heer Roemer kan meepraten over vliegtuigen, treinen, auto's en fietsen. Hieraan kunnen nu de schepen worden toegevoegd. Ik wil de heer Roemer van harte feliciteren met zijn heel bewogen speech, waarin hij er echt in slaagde om heel veel speerpunten van de SP-fractie naar voren te brengen.

Dit wetsvoorstel is goed door de beroepsvaarders ontvangen. Wat dat betreft had dit misschien wel een hamerstuk kunnen zijn. Dit wetsvoorstel heeft echter ook consequenties voor andere schippers. In de memorie van toelichting staat dat er overleg is gepleegd met de

ANWB en het Watersportberaad, maar vervolgens blijkt toch dat een aantal groepen zich te weinig gehoord voelde. Ik ben eigenlijk heel benieuwd of de staatssecretaris daarmee in haar eerste honderd dagen iets heeft gedaan.

Dan kom ik op een aantal kleine punten waarover de PvdA-fractie zich enige zorgen maakt. Voor de pleziervaart en vrijwilligersorganisaties is het oprekken tot 40 meter heel belangrijk. Dit zou in Nederland toch echt moeten gelden.

Wij vragen ook extra aandacht voor de historische schepen. Het zal toch erg lastig worden als deze schepen aan de huidige veiligheidseisen moeten voldoen, ook al liggen ze alleen maar aan de kade.

Voor sleepboten is een groot vaarbewijs nodig, maar hoe zullen de ontheffingen van de vaarbewijsplicht vorm krijgen? Zullen de ontheffingen voor de schippers op maat worden gemaakt?

Ik zou van de staatssecretaris willen vernemen of er al oplossingen gevonden zijn voor de zojuist genoemde problemen. Bovendien zouden wij graag zien dat de ontwerp-AMvB's ruim voor de ingangsdatum aan de Kamer worden toegestuurd. Ik hoop dat de staatssecretaris dit wil toezeggen, anders zullen de fracties van CDA en PvdA een amendement van deze strekking indienen.

Ik heb mij voorgenomen om op ieder moment waarop wij in dit huis over de binnenvaart praten, te vragen naar de stand van zaken bij de schone binnenvaart. Ik doe dit nu dus voor de eerste keer: wat is de stand van zaken en welke actie is de staatssecretaris op dit gebied van plan?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zal morgen antwoorden.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot 16.40 uur geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 april 2007 over **pensioentoezicht tussen landen**.

De heer **Omtzigt** (CDA): De CDA-fractie neemt de plannen van andere Europese landen om Nederlandse pensioenfondsen te lokken buitengewoon serieus. Door losser toezicht mogen fondsen bijvoorbeeld in België uitgaan van 6,4% rekenrente. Alleen als zij meer rendement maken, komen zij nog aan indexatie toe. Dat betekent dat als een pensioenfonds zijn pensioenen naar België verschuift, indexatie de uitzondering in plaats van de regel wordt.

Als er iets misgaat met de pensioenen in het buitenland heeft Nederland een probleem: gepensioneerden met waardeloze pensioenen en hogere uitgaven voor de Nederlandse staat zoals huur- en zorgtoeslag.

De CDA-fractie vindt dat de regering veel actiever moet zijn voor de Nederlandse fondsen. De regering moet toezicht op de fondsen garanderen. Dat moet overigens niet leiden tot overmatige controle. Mensen moeten weten waaraan toe zijn. Op het pensioenoverzicht dient vermeld te worden waar het pensioen-