

Vergaderjaar 2004–2005

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 64**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 22 september 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft schriftelijk overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over de chartervaart die in haar voortbestaan wordt bedreigd door EU-regelgeving (04/44/VW). De commissie brengt van dit overleg verslag uit door openbaarmaking van de gewisselde stukken.

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Rovers

Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), D Ruiters (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

's-Gravenhage, 31 augustus 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat brengt het volgende onder uw aandacht.

De commissie krijgt signalen van de chartervaart (de «bruine vloot») dat de sector in haar voortbestaan wordt bedreigd door EU-regelgeving. Concreet leidt dit tot de volgende vragen:

1. Bent u bekend met de nieuwe Europese Richtlijn voor de binnen- en passagiersvaart (82/714) en de mogelijke gevolgen hiervan voor traditionele zeilschepen die in Nederland met passagiers varen?
2. Welke aanscherpingen en aanvullingen kent de nieuwe richtlijn ten opzichte van het bestaande Binnenschepenbesluit? Hoe beoordeelt u de gevolgen van de richtlijn voor de Nederlandse «bruine vloot»?
3. Bent u van mening dat de traditionele zeilvaart van belangrijke cultuurhistorische en economische betekenis is voor Nederland en daarom voor ons land moet worden behouden?
4. Hoe verhouden de tekst en de uitwerking van de richtlijn zich tot het amendement van het Europees Parlement, dat beoogde bijzondere bepalingen voor zeilende passagiersschepen vast te stellen? Doet de tekst/uitwerking naar uw mening recht aan de intentie van het amendement?
5. In hoeverre laat de richtlijn de mogelijkheid open om bij de implementatie op nationaal niveau rekening te houden met (en recht te doen aan) het specifieke karakter van traditionele zeilschepen?
6. Acht u het nodig om deze kwestie op Europees niveau (opnieuw) bij uw collega-ministers aan te kaarten? Zo ja, bent u bereid in de nieuwe regelgeving een uitzonderingspositie te bedingen voor traditionele zeilschepen?
7. In hoeverre houdt de komende nationale regelgeving (met name de Binnenvaartwet) rekening met het specifieke karakter van historische zeilschepen?

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers

Den Haag, 21 september 2004

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen gesteld door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het voortbestaan van de chartervaart.

1. Ja, ik heb het voornemen om richtlijn 82/714 op de agenda van de Transportraad in december te plaatsen. In de bijlagen bij de richtlijn wordt een apart hoofdstuk 15a opgenomen voor de zeilende passagierschepen. Dit is geënt op bijlage VII van het Binnenschepenbesluit, waarbij voor de totstandkoming de traditionele schepen van de Nederlandse bruine vloot model hebben gestaan.
2. De eisen voor stabiliteit, brandbescherming, reddingmiddelen en voortstuwing zijn behoorlijk aangescherpt. Echter gelet op het systeem van overgangsbepalingen zullen de gevolgen voor de bestaande vloot beperkt zijn. Voor de bruine vloot verandert er niet veel omdat het aparte hoofdstuk 15a van de bijlage II is gebaseerd op de huidige bijlage VII van het Binnenschepenbesluit. Dit is in nauwe samenwerking met de bedrijfstak opgesteld.
3. Ik onderken de cultuurhistorische en economische betekenis van de traditionele zeilvaart. Daar waar sprake is van passagiersvaart heeft de overheid te zorgen dat aan veiligheidsregels wordt voldaan.
4. Het amendement van het EP is overgenomen en heeft geresulteerd in een apart hoofdstuk 15a voor zeilende passagierschepen. Zoals in mijn antwoord op vraag 2 al vermeld, is deze tekst gebaseerd op de huidige bijlage VII van het Binnenschepenbesluit en die is in nauwe samenwerking met de bedrijfstak opgesteld. Daarmee wordt voldaan aan de intentie van het amendement dat de zeilende passagierschepen aan aangepaste regels moeten voldoen.
5. Met het voorgestelde hoofdstuk 15a wordt reeds recht gedaan aan het specifieke karakter van de zeilende passagierschepen. Daarnaast kan via artikel 7 van de Richtlijn onder bepaalde voorwaarden worden afgeweken van de Europese voorschriften. Zo blijft het mogelijk dat voor schepen waarvan de kiel is gelegd voor 1950 en van minder dan 350 ton, die nationaal opereren, kan worden afgeweken van de richtlijn. Voorts zal in de technische bijlage nog een apart hoofdstuk worden gereserveerd voor historische schepen in het algemeen. Hierin zal worden opgenomen welke voorzieningen moeten worden getroffen als overgangsbepalingen zijn afgelopen en volledig aan de regels moet worden voldaan.
6. Ik acht dit niet nodig. Op technisch niveau is namelijk overeenstemming bereikt over de voorgenomen voorschriften in hoofdstuk 15a.
7. De huidige Bijlage VII van het binnenschepenbesluit zal worden aangepast op de laatste stand van zaken van hoofdstuk 15a, zijnde technisch gezien de laatste stand van zaken en zal als zodanig worden aangehangen aan de nieuwe Binnenvaartwet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs