

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 126

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 31 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 30 september 2016 over het afschrift van haar antwoord op de brief van de BBZ Vereniging voor beroepschartervaart van 9 september 2016 over certificering zeegaande zeilschepen.

De vragen en opmerkingen zijn op 10 oktober 2016 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 28 oktober 2016 zijn de vragen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het afschrift van de brief d.d. 30 september 2016 van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de BBZ Vereniging voor beroepschartervaart. Zij hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het hierboven genoemde afschrift alsmede van het antwoord d.d. 29 augustus 2016 van de Minister van Infrastructuur en Milieu op vragen van de leden Jacobi en De Boer over de certificering van zeegaande zeilschepen (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3340).

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie lezen in de brief van 30 september 2016 dat schippers, het klassenbureau RINA en Register Holland nog niet tot elkaar zijn gekomen. De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister waarom desondanks de aanpassingen worden doorgevoerd, nu er nog geen goede oplossing is gevonden voor de traditionele zeilschepen.

Aanpassing Europese passagiersschepenrichtlijn

De leden van de VVD-fractie vermoeden dat de revisie van de Europese richtlijn inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (2009/45/EC) gevolgen kan hebben voor de manier waarop zeilschepen in Nederland worden gecertificeerd en de ruimte die er is voor de toepassing van nationale normenkaders. De leden van de VVD-fractie maken zich daarover zorgen. Kan de Minister hierop reflecteren: is inderdaad sprake van gevolgen voor de wijze van certificering en voor toepassing van een nationaal normenkader? Wat kunnen de gevolgen zijn voor de wijze waarop nu schepen worden gecertificeerd? Denkt de Minister dat de uitkomst van dit proces gevolgen kan hebben voor de afhankelijkheid van internationale certificaten voor zeilschepen? Zo ja, waarom kiest zij er dan toch niet voor om de uitkomst van dit proces eerst af te wachten? De leden van de VVD-fractie zouden eerst graag de uitkomsten afwachten.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat momenteel wordt gesproken over aanpassing van de genoemde passagiersschepenrichtlijn 2009/45/EC. In dit kader vragen zij naar de verwachte gevolgen van de aanpassing van deze richtlijn voor de manier waarop Nederland zeilschepen certificeert en de ruimte voor lidstaten om eigen kaders te stellen. In hoeverre ziet de Minister hierin aanleiding om de doorgevoerde aanpassing in de certificering te temporiseren?

Maatwerk voor de traditionele zeilvloot

De leden van de VVD-fractie geven aan dat de traditionele zeilvloot in Nederland circa 50 schepen telt. Daarmee is dit in Europa één van de grootste vloten van varende maritiem erfgoed. Vergeleken met de economische omvang van de koopvaardijvloot is de traditionele zeilvloot heel erg klein. Toch moet de zeilvloot steeds meer meedraaien met dezelfde snelheid en in dezelfde structuren die voor de koopvaardijvloot zijn ingericht en daar in belangrijke mate door worden bepaald. Is de Minister met de leden van de VVD-fractie van mening dat dit één en ander vergt van de eigenaar van de schepen en dat het hier een nichemarkt betreft waarbij het zo is dat niet ieder (nieuw) bureau zomaar verstand

heeft van deze schepen? Zo nee, waarom niet? Rechtvaardigt de aard en de omvang van de vloot niet de extra aandacht en zorg van de Minister? Is het niet beter de keuring en certificering door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te laten uitvoeren alvorens definitief te besluiten hoe en door wie er gecertificeerd wordt?

De traditionele zeilschepen in Nederland zijn wat de leden van de PvdA-fractie betreft wezenlijk verschillend van de handelsscheepvaart. Toch worden aan deze zeilschepen vergelijkbare eisen gesteld. Wat de leden van de PvdA-fractie betreft zou er, mede gezien het historische karakter, meer ruimte moeten zijn voor maatwerk waar het gaat om certificering van deze zeilschepen. De leden van de PvdA-fractie vernemen graag in hoeverre deze ruimte er momenteel is en hoe de Minister deze ruimte wil vergroten.

Inspectie Leefomgevingen Transport

De leden van de VVD-fractie zouden de Minister in overweging willen geven om naast het huidige bureau de ILT de certificering te laten uitvoeren totdat de nieuwe Europese richtlijn in werking is getreden, zodat dan bepaald kan worden hoe en wie zal certificeren. Het gaat tenslotte om 50 schepen, hetgeen niet substantieel kan leiden tot een hogere, structurele werklast bij de ILT. Graag ontvangen de genoemde leden de reactie van de Minister op dat voorstel.

Wat de leden van de PvdA-fractie betreft is nog niet overtuigend aange-toond waarom de ILT niet de keuringsinstantie voor de traditionele zeilvloot zou kunnen zijn. De ILT heeft al kennis in huis van deze schepen die keuringsinstantie RINA nog volledig op moet bouwen. Bovendien zal de prijs van de certificering bij RINA waarschijnlijk verdubbelen. De leden van de PvdA-fractie vragen daarom waarom de Minister niet kiest voor certificering door de ILT.

Voorkomen ongelukken

Tot slot vragen de leden van de PvdA-fractie hoe de Minister de inspectie op zeilboten zoals de Amicitia verscherpt, zodat de kans op nieuwe tragische ongelukken afneemt.

II Reactie van de bewindspersoon

Vragen

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie lezen in de brief van 30 september 2016 dat schippers, het klassenbureau RINA en Register Holland nog niet tot elkaar zijn gekomen. De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister waarom desondanks de aanpassingen worden doorgevoerd, nu er nog geen goede oplossing is gevonden voor de traditionele zeilschepen.

Antwoord

Nadat Register Holland begin 2016 aangegeven heeft niet verder te gaan met onderzoek en certificering van zeegaande zeilschepen, is in lijn met het Toezichtarrangement op de Koopvaardij (Kamerstuk 27 831, nr. 17) na een uitvraag onder kandidaten, het klassenbureau RINA geautoriseerd om alle certificerende inspecties volgend uit nationale en internationale regelgeving uit te voeren en certificaten te verlenen. Het toezicht van de ILT spitst zich toe op het toezicht op klassenbureaus en daarop afgestemd

toezicht op rederijen. Hiermee is een oplossing voor de certificering van deze schepen gevonden. Register Holland heeft inmiddels aangegeven de certificerende inspecties voor nationale certificaten toch voort te zetten. Daardoor zijn er zoals in de brief van 30 september aan de Vereniging van Beroepschartervaart (BBZ) genoemd, diverse mogelijkheden voor de schippers voor onderzoek en certificering. De uitwerking vindt momenteel plaats in overleg tussen de ILT, RINA en Register Holland. De ILT begeleidt de overgang van de certificering en ondersteunt zoveel mogelijk bij dit proces. Zo begeleidt de ILT ook proefkeuringen die momenteel worden uitgevoerd.

Aanpassing Europese passagiersschepenrichtlijn

De leden van de VVD-fractie vermoeden dat de revisie van de Europese richtlijn inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (2009/45/EC) gevolgen kan hebben voor de manier waarop zeilschepen in Nederland worden gecertificeerd en de ruimte die er is voor de toepassing van nationale normenkaders. De leden van de VVD-fractie maken zich daarover zorgen.

Kan de Minister hierop reflecteren: is inderdaad sprake van gevolgen voor de wijze van certificering en voor toepassing van een nationaal normenkader? Wat kunnen de gevolgen zijn voor de wijze waarop nu schepen worden gecertificeerd? Denkt de Minister dat de uitkomst van dit proces gevolgen kan hebben voor de afhankelijkheid van internationale certificaten voor zeilschepen? Zo ja, waarom kiest zij er dan toch niet voor om de uitkomst van dit proces eerst af te wachten? De leden van de VVD-fractie zouden eerst graag de uitkomsten afwachten.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat momenteel wordt gesproken over aanpassing van de genoemde passagiersschepenrichtlijn 2009/45/EC. In dit kader vragen zij naar de verwachte gevolgen van de aanpassing van deze richtlijn voor de manier waarop Nederland zeilschepen certificeert en de ruimte voor lidstaten om eigen kaders te stellen. In hoeverre ziet de Minister hierin aanleiding om de doorgevoerde aanpassing in de certificering te temporiseren?

Antwoord

Het kabinetsbeleid om de keuring en certificering van zeeschepen zoveel mogelijk bij daarvoor in aanmerking komende klassenbureaus te beleggen geldt voor nationale en internationale certificaten en dus ongeacht het toe te passen normenkader. Een verandering van de internationale of nationale certificering voor zeegaande zeilschepen is dan ook geen reden voor verandering van dit beleid en de aanpassing van de aanwijzing van klassenbureaus.

Met betrekking tot de revisie van de Europese normen voor passagiersschepen kan ik aangeven dat er momenteel onderhandelingen plaatsvinden over een voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. De uitkomst en daarmee de gevolgen voor de certificering van Nederlandse zeegaande zeilcharterschepen zijn nog onduidelijk. Voor de internationale vaart moeten schippers overigens ook over een aantal andere internationale certificaten beschikken. Ongeacht de gevolgen van de wijziging van de richtlijn zal voor deze certificaten een keuring door een internationaal erkend bureau noodzakelijk blijven.

Maatwerk voor de traditionele zeilvloot

De leden van de VVD-fractie geven aan dat de traditionele zeilvloot in Nederland circa 50 schepen telt. Daarmee is dit in Europa één van de grootste vloten van varende maritiem erfgoed. Vergeleken met de economische omvang van de koopvaardijvloot is de traditionele zeilvloot heel erg klein. Toch moet de zeilvloot steeds meer meedraaien met dezelfde snelheid en in dezelfde structuren die voor de koopvaardijvloot zijn ingericht en daar in belangrijke mate door worden bepaald. Is de Minister met de leden van de VVD-fractie van mening dat dit één en ander vergt van de eigenaar van de schepen en dat het hier een nichemarkt betreft waarbij het zo is dat niet ieder (nieuw) bureau zomaar verstand heeft van deze schepen? Zo nee, waarom niet? Rechtvaardigt de aard en de omvang van de vloot niet de extra aandacht en zorg van de Minister? Is het niet beter de keuring en certificering door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te laten uitvoeren alvorens definitief te besluiten hoe en door wie er gecertificeerd wordt?

De traditionele zeilschepen in Nederland zijn wat de leden van de PvdA-fractie betreft wezenlijk verschillend van de handelsscheepvaart. Toch worden aan deze zeilschepen vergelijkbare eisen gesteld. Wat de leden van de PvdA-fractie betreft zou er, mede gezien het historische karakter, meer ruimte moeten zijn voor maatwerk waar het gaat om certificering van deze zeilschepen. De leden van de PvdA-fractie vernemen graag in hoeverre deze ruimte er momenteel is en hoe de Minister deze ruimte wil vergroten.

Deze vraag beantwoord ik vanwege de samenhang hierna, onder «Inspectie leefomgeving en transport».

Inspectie Leefomgevingen Transport

De leden van de VVD-fractie zouden de Minister in overweging willen geven om naast het huidige bureau de ILT de certificering te laten uitvoeren totdat de nieuwe Europese richtlijn in werking is getreden, zodat dan bepaald kan worden hoe en wie zal certificeren. Het gaat tenslotte om 50 schepen, hetgeen niet substantieel kan leiden tot een hogere, structurele werklast bij de ILT. Graag ontvangen de genoemde leden de reactie van de Minister op dat voorstel.

Wat de leden van de PvdA-fractie betreft is nog niet overtuigend aangetoond waarom de ILT niet de keuringsinstantie voor de traditionele zeilvloot zou kunnen zijn. De ILT heeft al kennis in huis van deze schepen die keuringsinstantie RINA nog volledig op moet bouwen. Bovendien zal de prijs van de certificering bij RINA waarschijnlijk verdubbelen. De leden van de PvdA-fractie vragen daarom waarom de Minister niet kiest voor certificering door de ILT.

Antwoord

Ik erken dat er sprake is van een bijzondere groep schepen met een ander karakter dan de koopvaardijvloot. Het bijzondere karakter van deze schepen laat onverlet dat er in Nederland voor gekozen is om, in lijn met het kabinetsbeleid, de certificering van zeeschepen indien mogelijk te laten uitvoeren door klassenbureaus.

Het bijzondere karakter komt bij de autorisatie van het klassenbureau uitdrukkelijk aan de orde. RINA is een erkend klassenbureau, met kennis en ervaring ten aanzien van de keuring van schepen en de afgifte van certificaten. Daarnaast heeft RINA wel degelijk ervaring met dit soort schepen. De overdracht van gehele of gedeeltelijke keuring van de

zeezeilschepen van Register Holland naar RINA wordt door de ILT intensief begeleid.

Voor de zeezeilschepen geldt de bijzondere mogelijkheid dat schippers de keuze hebben om onderzoek en certificering geheel bij RINA onder te brengen of dat de ILT certificaten afgeeft op basis van inspecties door Register Holland en RINA. Indien de ILT zelf de schepen zou keuren en certificeren zou dat een structurele verhoging van de inzet bij de ILT van circa twee voltijds inspecteurs (FTE) met specifieke kennis betekenen. In geval van kostendekkende uitvoering door de ILT zullen de kosten naar verwachting niet veel verschillen van de kosten die schippers in geval van certificering door RINA maken.

Naar aanleiding van uw vraag om maatwerk waar het gaat om certificering van deze schepen kan ik aangeven dat Nederland hierin met de zo genaamde «blauwe», «witte» en CCV regels heeft voorzien. In dit kader is het ook van belang dat ik onlangs een traject gestart ben om het normenkader voor deze zeegaande zeilschepen te evalueren en waar nodig te herzien. Daarbij wordt de sector nauw betrokken. Hoewel deze schepen, gelet op het bijzondere karakter niet geheel kunnen voldoen aan de internationale eisen voor passagiersschepen is het uitgangspunt dat het veiligheidsniveau van de nationale regels gelijkwaardig is aan internationale veiligheidseisen.

Voorkomen ongelukken

Tot slot vragen de leden van de PvdA-fractie hoe de Minister de inspectie op zeilboten zoals de Amicitia verscherpt, zodat de kans op nieuwe tragische ongelukken afneemt.

Antwoord

Op het moment inspecteert de ILT masten van vergelijkbare schepen om vast te stellen of het hier een uniek incident betreft of niet. De OVV doet ongevalsonderzoek en de politie doet een strafrechtelijk onderzoek.