

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over het afschrift d.d. 30 september 2016 van haar antwoord op de brief van de BBZ Vereniging voor beroepschartervaart van 9 september 2016 over certificering van zeeгаande zeilschepen.

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.