

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

227

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de minister van Economische Zaken over *duurzame scheepsbouw*. (Ingezonden 31 augustus 2009)

1
Bent u op de hoogte van de ontwikkeling van het innovatieve duurzame type zeilschip Ecolution dat zijn eigen energie genereert tijdens het zeilen?¹

2
Is het waar dat uw Inspectie Verkeer en Waterstaat in sectoren als de ruimtevaart en vliegtuigbouw bewezen technieken niet zonder meer in schepen toestaat, terwijl de omstandigheden in genoemde sectoren veel extremer zijn? Zo ja, waarom?

3
Is het waar dat uw inspectie op basis van Nederlandse wetgeving vereist dat schepen gecertificeerd moeten worden door een door uw inspectie aangewezen EU-erkend klassenbureau? Is het waar dat uw inspectie niet de CE-klassificering accepteert zoals deze onder de Britse Marine Guidance Note 280 wel geaccepteerd wordt, door naar ISO-normen³ te verwijzen? Zo ja, deelt u de mening dat (onderdelen

van) schepen in Nederland daardoor, onnodig, twee keer voor hetzelfde worden gekeurd?

4
Is het waar dat uw inspectie bij werkschepen² kleiner dan 24 meter normen hanteert, welke afgeleid zijn van de eisen voor schepen groter dan 24 meter, omdat voor deze schepen geen internationale regelgeving bestaat en dit dus door betreffende vlaggenstaat individueel wordt geregeld? Wordt daardoor de Nederlandse concurrentiepositie negatief beïnvloed, bij voorbeeld ten opzichte van de Engelse?

5
Bent u er van op de hoogte dat, door al deze extra eisen, schepen als de Ecolution en kleine werkschepen onder Nederlandse vlag bijna 30% duurder zijn dan onder Britse vlag, bijna 30% langzamer varen en 15% zwaarder wegen en daardoor ook meer energie verbruiken en dat de reders zich daarom genoodzaakt zien om onder Engelse vlag te varen?

6
Deelt u de mening dat aparte klassenvoorschriften voor schepen kleiner dan 24 meter noodzakelijk zijn, die aansluiten bij internationale normen en die duidelijke bepalingen bevatten waarin doelgerichtheid en functionaliteit maatgevend zijn? Is het een optie om de Britse Marine Guidance Note 280 op zeer korte

termijn van toepassing te verklaren op in Nederland geregistreerde schepen?

7
Deelt u de mening dat de Nederlandse scheepvaartinspectierichtlijnen remmend werken op scheepsbouwinnovatie? Zo ja, bent u bereid de wetgeving aan te passen zodat ontwikkelingen als de Ecolution en innovatieve werkschepen kleiner dan 24 meter en de seriematige bouw daarvan in Nederland worden gestimuleerd? Bent u bereid u ervoor in te zetten dat de Ecolution, die dit najaar wordt afgebouwd, onder Nederlandse vlag kan gaan varen?

¹ <http://www.ecolutions.nl>

² <http://www.nolimitships.nl/>

³ International Organization for Standardization.

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Economische Zaken (ontvangen 5 oktober 2009)

1
Ja.

2
Het zoute, corrosieve milieu op zee stelt specifieke randvoorwaarden aan systemen in schepen. De bewezen

technieken in de ruimtevaart en vliegtuigbouw zijn niet getest op de omstandigheden op zee en voor toepassing aan boord van schepen.

3

De Nederlandse wet vereist dat schepen kleiner dan 24 meter gekeurd worden door een erkend klassenbureau. Nederlandse regelgeving richt zich op veilige schepen en het voorkomen van scheepsrampen. CE klassificering is gericht op economische aspecten. Het veiligheidsaspect, zoals geborgd in de Schepenwet is hier geen onderdeel van. De CE certificering en de Schepenwet betreffen nationale eisen. Schepen worden niet twee keer gekeurd voor hetzelfde doel.

4

De normen voor schepen kleiner dan 24 meter zijn niet afgeleid van de eisen voor schepen groter dan 24 meter. Het klopt dat voor de schepen kleiner dan 24 meter geen internationaal vastgestelde normen gelden. Ieder land moet derhalve deze eisen voor haar eigen schepen vaststellen. Met ingang van 1 juli 2009 is de herziening van de wetgeving in Nederland voor deze schepen van kracht geworden. Hierbij is, in nauw overleg met de sector (brancheverenigingen en klassenbureaus) aangesloten bij de eisen die de eerder genoemde erkende klassenbureaus hanteren. De Nederlandse concurrentiepositie op zich wordt daardoor niet negatief beïnvloed. De eigenaar van een schip bepaalt zelf onder welke vlag hij/zij wenst te varen. Werven in Nederland of in bijvoorbeeld Engeland bouwen niet enkel schepen die onder de vlag van het betreffende land varen. Bij de aanvraag wordt het schip volgens de eisen van het betreffende land gekeurd.

De huidige wetgeving biedt de mogelijkheid om de bouw en registratie in Nederland van innovatieve schepen zoals de Ecolution mogelijk te maken, zie ook het antwoord bij vraag 5.

5

De wijze waarop Nederland invulling geeft, via de regelgeving, aan het gewenste veiligheidsniveau betekent niet per definitie dat een schip zwaarder, duurder en langzamer wordt. Dit verschilt per schip. De eis in de Nederlandse wetgeving, dat een schip door een klassenbureau erkend moet worden om onder de

Nederlandse vlag te mogen varen, is geen belemmering voor Ecolution en kleine werkschepen om onder de Nederlandse vlag te varen. Artikel 5 van de Schepenwet biedt namelijk expliciet de mogelijkheid tot eventuele vrijstellingen. Daar is in het verleden ook gebruik van gemaakt. Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsmogelijkheid moet echter wel vroegtijdig overleg plaatshebben, om eventueel aanvullend onderzoek mogelijk te maken.

6

De huidige regels zijn in een zorgvuldig proces met de sector tot stand gekomen. Dit heeft ongeveer 4 jaar in beslag genomen en gedurende deze periode is er gelegenheid geweest om de wensen van de sector in te brengen. Alvorens de Britse Marine Guidance Note 280 van toepassing te verklaren is het noodzakelijk deze op z'n merites te beoordelen en ook of de toepassing hiervan eventuele consequenties zou kunnen hebben voor de overdracht van taken van de IVW naar de klassenbureaus, die conform het regeringsbeleid gestalte heeft gekregen. Ik ben bereid dit te onderzoeken.

7

Artikel 5 van de Schepenwet biedt de mogelijkheid om schepen anders te bouwen dan volgens de regels in de Schepenwet, bijvoorbeeld in verband met innovaties. Voorwaarde daarbij is wel dat de veiligheid daarbij gewaarborgd blijft. Er is reeds contact geweest met de bouwers van de Ecolution en daarbij is aangeboden te onderzoeken onder welke voorwaarden de Ecolution onder Nederlandse vlag kan varen. Indien seriematige bouw een reële optie mocht worden, zal ik aanpassing van de wetgeving overwegen.