

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

2497

Vragen van de leden **Aukje de Vries, Visser** (beiden VVD) en **Van der Molen** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «IFKS: comedy met Europese regels»* (ingezonden 14 juni 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «IFKS: comedy met Europese regels» in de Leeuwarder Courant d.d. 12 juni 2017?¹ Wat vindt u van het bericht?

Antwoord 1

Ik heb kennis genomen van dat artikel. Het is vervelend om te zien dat de toepassing van de regelgeving tot onrust leidt in de sector. Ik ben er echter van overtuigd dat er voor de betrokken schepen een heldere en werkbare overgangsregeling bestaat.

Vraag 2

Zijn er andere categorieën van historische schepen en/of organisaties die problemen hebben met de Europese regels? Zo ja welke? Met welke regels? Komt dit door een recente aanpassing van regels of door een besluit van Nederland om te gaan handhaven?

Antwoord 2

Het artikel maakt melding van enerzijds de regels betreffende het certificaat van onderzoek (CvO) en anderzijds de verplichting om te zijn voorzien van AIS.

De regels met betrekking tot het CvO volgen uit de Europese richtlijn 2006/87/EG. Het gaat hier dus niet om een recente aanpassing van de regels. Van handhaving is bovendien nog geen sprake. De uiterlijke termijn voor certificering loopt conform artikel 8 van de richtlijn op 30 december 2018 af. Pas na die tijd zal worden gehandhaafd.

De richtlijn regelt dat schepen van een CvO moeten worden voorzien om aan te tonen dat zij aan bepaalde technische veiligheidsvoorschriften voldoen. Voor veel categorieën van schepen bestond die verplichting daarvoor ook al. Sommige categorieën van schepen werden pas met de inwerkingtreding van

¹ Leeuwarder Courant, 12 juni 2017

de richtlijn certificaatplichtig. Eén van deze categorieën is de categorie pleziervaartuigen, waaronder ook de wedstrijdskûtsjes vallen waarover we het hier hebben. Daarbij is bovendien bepaald dat als zij zich voor 1 januari 2019 laten certificeren, zij niet aan de technische eisen hoeven te voldoen, mits zij geen klaarblijkelijk gevaar vormen. Ook andere historische schepen die als pleziervaartuig worden gebruikt, kunnen op deze manier worden gecertificeerd.

De verplichting om te zijn voorzien van AIS vloeit voort uit regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en is op 1 december 2014 van kracht geworden op de Rijn. Sinds 1 januari 2016 geldt de verplichting op alle Nederlandse binnenwateren.

Vraag 3

Hoeveel (wedstrijd-)skûtsjes zijn groter dan 20 meter? Klopt het dat er skûtsjes zijn, die ingekort worden om onder de 20 meter te blijven?

Antwoord 3

In het artikel wordt gesproken van twintig van de zestig wedstrijdskûtsjes. Ik neem aan dat hier wordt bedoeld op de skûtsjes die deelnemen aan de wedstrijden van de IFKS. Ik beschik niet over informatie over de skûtsjes die deelnemen aan de wedstrijden van de SKS. De stelling dat sommige schippers hun skûtsje laten inkorten komt van de IFKS. Ik heb geen reden om daaraan te twijfelen.

Vraag 4

Wat zijn de kosten (incidenteel en structureel) voor een skûtsje om een Certificaat van

Onderzoek te verkrijgen? Wat zijn de kosten (incidenteel en structureel) voor een skûtsje om aan de Automatic Identification System-verplichting te voldoen?

Antwoord 4

Voorafgaand aan de eerste afgifte van een CvO dient een inspectie plaats te vinden. De kosten voor inspectie van een binnenvaartschip zijn tijdafhankelijk omdat de keuringsinstellingen op uurloonbasis werken. Afhankelijk van de bevindingen zullen aan de schepen reparaties of aanpassingen moeten worden uitgevoerd. Al naar gelang het aantal noodzakelijke aanpassingen en reparaties vergt dat meer tijd en worden daarmee de kosten hoger. Normaalgesproken beginnen de kosten voor de certificering bij € 1.000,-. Afhankelijk van de bevindingen kan dit bedrag oplopen. Zoals ik onder vraag 2 al aangaf, worden skûtsjes die zich tijdig laten certificeren alleen getoetst aan het begrip klaarblijkelijk gevaar en hoeven zij niet aan alle technische eisen te voldoen. Bovendien voldoen zij al aan de wedstrijdreglementen van de IFKS en de SKS. Ik verwacht daarom dat de kosten voor de certificering niet hoog zullen oplopen.

Een certificaat van onderzoek moet iedere zeven jaar worden verlengd. Ook voorafgaand aan de verlenging dient een inspectie plaats te vinden. Aangezien het schip dan al bekend is bij de keuringsinstelling, is te verwachten dat de kosten dan zo'n dertig procent lager zullen uitvallen. De kosten voor het installeren van AIS liggen rond de 3000 Euro.

Vraag 5

In hoeverre is er overleg geweest met onder andere de leden Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen², zoals wordt aangegeven in het artikel? Wat is er uit het overleg gekomen?

Antwoord 5

Naar aanleiding van Kamervragen van de leden De Boer, Duisenberg en De Vries van 1 juni 2016, heeft overleg plaatsgevonden tussen mijn ministerie en de IFKS. Hierin zijn de verschillende opties besproken om de skûtsjes te certificeren. Een schriftelijke bevestiging van mijn ministerie heeft enige maanden op zich laten wachten en hierover heeft de IFKS bij brief van

² Open Friese Kampioenschappen Skutsjezeilen (IFKS)

28 januari 2017 een klacht ingediend. Voor het lange uitblijven van het definitieve antwoord heeft mijn ministerie excuses aangeboden aan de IFKS. Daarnaast heeft de IFKS bij Rijkswaterstaat geïnformeerd naar de mogelijkheden om ontheffing te krijgen van de AIS-plicht. Hier is vastgesteld dat de wet nu geen mogelijkheden tot ontheffing biedt. Ik acht het ook niet wenselijk om dat te veranderen. De essentie van de AIS plicht is juist dat elk schip met een lengte van 20 meter of langer die aan het scheepvaartverkeer op de binnenwateren deelneemt een AIS heeft vanwege de verhoging van de veiligheid.

Vraag 6

Welke afspraken zijn er gemaakt? Klopt het dat is geconstateerd dat er geen sprake is van «klaarblijkelijk gevaar»? Wat betekent dit voor een eventuele handhavingsinzet?

Welk overleg heeft er verder met eigenaren van historische schepen plaatsgevonden in het afgelopen jaar en wat is daaruit gekomen?

Antwoord 6

In de eerder genoemde klachtbrief heeft de IFKS zich op het standpunt gesteld dat zij ervan uit mag gaan dat skûtsjes die:

langer zijn dan 20 meter;

vrijwel uitsluitend worden gebruikt voor zeilwedstrijden, en

zich laten certificeren voor 1 januari 2019

kunnen worden gecertificeerd als pleziervaartuig met een beroep op artikel 8 van richtlijn 2006/87/EG, onder voorwaarde dat zij aan de technische eisen uit de Omschrijving Scheepsuitrusting IFKS voldoen. Mijn ministerie heeft bij monde van de ILT bevestigend geantwoord op deze stelling. Dit is ook aan de SKS gecommuniceerd. Of er sprake is van klaarblijkelijk gevaar moet per individueel geval door de keuringsinstelling worden beoordeeld. Handhaving is pas aan de orde vanaf 1 januari 2019.

Ten aanzien van AIS heeft Rijkswaterstaat aan de IFKS meegedeeld dat er geen wettelijke mogelijkheid bestaat om ontheffing te verlenen van de AIS-plicht. Skûtsjes kunnen zich naar de wedstrijden laten slepen. Het gesleepte schip hoeft dan geen AIS te hebben. Nemen zij vervolgens deel aan de wedstrijd, dan is evenmin AIS nodig, mits de wedstrijd plaatsvindt in een van het verkeer afgesloten gebied. Voor skûtsjes die uitsluitend voor wedstrijden worden gebruikt kan dit een optie zijn.

Vraag 7

Zijn er meer organisaties die een ontheffing hebben aangevraagd, nu bekend is dat de IFKS ontheffing heeft aangevraagd voor de Certificaat Van Onderzoek-verplichting en de eerdergenoemde Automatic Identification System-verplichting? Zo ja, welke organisaties zijn dat?

Antwoord 7

De IFKS heeft mij nu bij brief laten weten ontheffing te willen van de CvO-plicht. Eveneens hebben zij aangegeven ontheffing te willen van de AIS-plicht. Verzoeken van andere organisaties zijn mij niet bekend.

Vraag 8

Wat zijn de mogelijkheden om een dergelijke ontheffing te verlenen? Op welke gronden kan een ontheffing worden verleend?

Antwoord 8

Zoals eerder werd aangegeven is ontheffing van de AIS-plicht niet mogelijk. Hiervoor ontbreekt een wettelijke basis. Een ontheffing van de CvO-plicht is evenmin mogelijk. Hooguit kan in bijzondere gevallen ontheffing worden verleend van bepaalde technische eisen.

Vraag 9

Bent u bereid om een uitzondering te maken c.q. een ontheffing te verlenen voor deze historische schepen en/of andere historische schepen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Voor het verlenen van een ontheffing ontbreekt zowel voor de CvO-plicht als de AIS-plicht een wettelijke basis. Zoals ik onder 2 en 6 al schreef is er voor wedstrijdschûtsjes een heldere en werkbare overgangsregeling. Deze geldt waar het gaat om de CvO-plicht ook voor andere historische schepen. Zij kunnen zich laten certificeren als pleziervaartuig. Doen zij dit voor 31 december 2018, dan hoeven zij alleen aan te tonen dat zij geen klaarblijkelijk gevaar vormen.

Schepen groter dan 20 meter vallen hoe dan ook onder de AIS-plicht als zij deelnemen aan het verkeer. Vanuit het oogpunt van verkeersmanagement en -veiligheid acht ik het onwenselijk om één of meer categorieën van deze verplichting uit te zonderen.