

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

3257

Vragen van het lid **Postma** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake *certificering zeegaande zeilvaart* (ingezonden 4 juni 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 juni 2020).

Vraag 1

Kent u het bericht «Certificering zeegaande zeilvaart»?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht is mij bekend.

Vraag 2

Klopt het bericht dat eigenaren van Nederlandse zeezeilschepen, die hun schepen hebben laten keuren volgens de eisen van Europese Richtlijn 2009/45/eu, toch geen certificaten krijgen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Zo ja, wat is uw reactie daarop?

Antwoord 2

Ja. De ILT heeft geen bevoegdheid om certificaten conform de richtlijn af te geven vanwege het ontbreken van een grondslag, ontstaan door een wijziging van de richtlijn eind 2019. Ik ben daarom hard bezig om in een dergelijke grondslag te voorzien, en tevens voor de korte termijn een werkbare oplossing voor de certificeringsproblematiek te bieden. Zie verder het antwoord op vragen 4, 5 en 6.

Vraag 3

Is de omvang van de schade die de Nederlandse zeilvaart hierdoor leidt bekend? Kunt u aangeven waarom die economische belangen kennelijk bij de ILT niet meegewogen worden?

¹ BBZ, vereniging van beroepschartervaart, 29 mei 2020, Brief aan Minister over ILT weigering certificaten af te geven voor de zeevaart (<https://www.debbz.nl/nieuws/brief-aan-minister-over-ilt-weigering-certificaten-af-te-geven-voor-de-zeevaart>)

Antwoord 3

Het is mij bekend dat er kosten zijn gemaakt in het verleden om de schepen te verbouwen zodat ze aan de richtlijn kunnen voldoen. Wat de totale kosten hiervan voor de Nederlandse zeilvaart zijn, is mij momenteel niet bekend. De ILT is een uitvoeringsinstantie die wet- en regelgeving toepast om certificaten aan schepen af te geven en toezicht te houden op schepen. Zij maakt geen economische belangenafweging.

Vraag 4, 5 en 6

Deelt u de visie dat vanwege het veelvuldige overleg tussen de betrokken scheepseigenaren en het ministerie, betrokkenen erop mogen rekenen dat gebruik van die certificeringsmogelijkheid ook daadwerkelijk toegepast zou worden door de ILT? Zo nee, waarom niet?

Klopt het dat de ILT het lange overleg over oplossingen die recht doen aan de eerder gemaakte afspraken, de gedane investeringen, het zakelijke belang en de afstemming met de buurlanden kennelijk zat is en daarom nu weigert om ook nog maar iets af te geven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is uw visie daarop?

Bent u bereid om de kennelijke koerswijziging van de ILT bij te stellen en om samen met de scheepseigenaren op zo kort mogelijke termijn tot oplossingen te komen?

Antwoord 4, 5 en 6

De ILT is een uitvoeringsinstantie die beslissingen neemt op basis van de wet en de onderliggende regelgeving. Door een verandering eind 2019 van de Europese Richtlijn 2009/45/EG, waardoor zeegaande zeilende passagiersschepen expliciet worden uitgesloten van de werkingssfeer van deze richtlijn, is de toepassing van deze richtlijn als normenkader niet langer toepasbaar voor de ILT. Om deze reden kan ze dan ook zonder juridische grondslag niet langer certificaten op basis van deze richtlijn afgeven.

Ik ben het met de vragensteller eens dat hiermee voor de zeegaande zeilende passagiersschepen een onwenselijke situatie is ontstaan. Ik werk daarom hard aan een oplossing voor de certificeringsproblematiek; zowel structureel door aanpassing van regelgeving als voor de korte termijn. Daarbij zal de wens van de sector meegenomen worden.

Voor de korte termijn zal ik de ILT verzoeken om, vooruitlopend op aanpassingen in de regelgeving, tijdelijke verklaringen af te geven waarbij de voorschriften van de richtlijn worden toegepast.