

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENM/BSK-2015/40682

Uw kenmerk
2015ZO2098

Datum 10 maart 2015
Betreft Kamervragen van het lid Bashir over de crisis bij
zeegaande zeilschepen op de Oostzee

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen met bovenvermeld kenmerk van het lid Bashir over de crisis bij zeegaande zeilschepen op de Oostzee (ingezonden op 6 februari 2015).

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat zich vanaf het moment dat de eerste veiligheidsvoorschriften (Blauwe Regels) voor zeilschepen van kracht zijn geworden, geen enkel noemenswaardig ongeval voorgedaan heeft met Nederlandse zeezeilschepen dat terug te voeren was op ontoereikende veiligheidsvoorschriften? Kunt u uw antwoord verder toelichten?

Antwoord 1

Het verband tussen ongevallen en ontoereikende veiligheidsvoorschriften is in het algemeen moeilijk aan te tonen, maar wordt soms wel degelijk gelegd. Dit lijkt onder meer het geval bij het ongeval met het Nederlandse zeegaande zeilschip 'Astrid' op 24 juli 2013 voor de Ierse kust. In het eindrapport van de Ierse Marine Casualty Investigation Board (MCIB), dat zeer recent is verschenen, lijkt een verband te worden gelegd tussen het ongeval en wijze waarop het schip was gecertificeerd.

De ongevallen en incidenten met Nederlandse zeegaande zeilschepen die hebben plaatsgevonden zijn mede aanleiding tot het actualiseren van de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften. In mijn 'reactie inbreng schriftelijk overleg Binnenvaart en bruine vloot' van 14 januari j.l. (Kamerstuk 34000-A, nr. 51) heb ik u geïnformeerd over een traject dat dienaangaande met alle betrokken partijen, waaronder de Vereniging voor Beroepchartervaart (BBZ) en Register Holland (RH), is gestart. Het doel van de actualisering is om, de huidige eisen voor deze schepen in overeenstemming te brengen met de huidige inzichten met betrekking tot veiligheid. In dat traject zal de relatie tussen veiligheidseisen en ongevallen zeker aan de orde komen. De van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften worden ook voor andere scheepstypen en op internationaal en Europees niveau met een zekere regelmaat geëvalueerd.

Vraag 2

Om welke redenen bent u van mening dat het gerechtvaardigd is om aan deze schepen strengere veiligheidsvoorschriften op te leggen, of operationele beperkingen op te leggen die verder gaan dan nu reeds het geval is?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2015/40682

Antwoord 2

Met Denemarken ben ik in overleg om de vaart van Nederlandse zeegaande zeilschepen in Deense wateren mogelijk te houden. Denemarken heeft aangegeven het komend vaarseizoen deze schepen in de Deense havens aan te houden wanneer zij niet zijn gecertificeerd volgens het SOLAS verdrag of voldoen aan de Europese richtlijn 2009/45/EC, in het geval zij dat naar Deense opvatting wel hadden moeten zijn. Met het oplossingsvoorstel worden geen strengere eisen opgelegd anders dan dat de schepen een werkend International Safety Management (ISM) systeem moeten hebben. Dat kan het internationaal overeengekomen systeem zijn, maar het mag ook een systeem zijn aangepast aan deze specifieke categorie schepen en gebaseerd op de Deense systematiek. Een aantal zeegaande zeilschepen (13) heeft een gecertificeerd ISM systeem reeds (geruime tijd geleden) ingevoerd.

Het oplossingsvoorstel bevat operationele beperkingen in de vorm van beperkingen van het vaargebied. Afhankelijk van de eisen waaraan het schip voldoet, wordt dit gebied beperkt tot vijf of twintig zeemijlen vanaf de Deense kust.

Ik wil met betrekking tot deze vraag ook refereren aan mijn antwoord op de eerste vraag waarin ik heb aangegeven dat de van toepassing zijnde regelgeving geactualiseerd dient te worden.

Vraag 3

Is het u bekend, dat er volgens de betrokken ondernemers nooit Deense passagiers aan boord van Nederlandse zeilschepen meevaren, terwijl u dit wel aangaf in antwoord op eerdere vragen?¹

Antwoord 3

Zowel door de BBZ als door de Deense en andere buitenlandse autoriteiten is aangegeven dat er, in ieder geval op een deel van de schepen regelmatig met Deense en andere buitenlandse passagiers wordt gevaren.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het beperken van het vaargebied tot vijf mijl uit de kust voor zeilschepen een grote belemmering vormt om, op basis van de heersende weers- en zeeomstandigheden, de meest veilige koers te kiezen om onder zeil te kunnen varen?

Antwoord 4

Ik besef dat een beperking van het vaargebied tot vijf zeemijlen uit de kust onaangenaam is wanneer men gewend is onbeperkt te kunnen varen. Deze beperking kan in verband met de reisplanning, rekening houdend met de heersende weers- en zeeomstandigheden, als lastig of belemmerend worden ervaren. Echter, aan de Nederlandse zeegaande zeilschepen wordt tevens een eis gesteld omtrent de installatie van een motor met een minimaal vermogen.

¹ Aanhangsel handelingen II 2014-2015 nr. 569

Wellicht dat deze in sommige situaties als hulpmiddel ingezet kan worden om toch de meest veilige koers te kunnen kiezen. Ook goed zeemanschap kan het gebruik van de motor vereisen, wanneer de heersende weers- en zeeomstandigheden daartoe aanleiding geven.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2015/40682

Vraag 5

Onderschrijft u dat deze strook van vijf mijl uit de kust in de praktijk op veel plaatsen aanzienlijk smaller -en in enkele gevallen zelfs onbevaarbaar- is, omdat zich dicht bij de kust ondieptes, zandbanken, riffen en kunstmatige obstakels zoals verboden gebieden, visnetten en zelfs windmolenparken kunnen bevinden?

Antwoord 5

Tijdens de gesprekken met Denemarken is nauw samengewerkt met de branchevereniging BBZ. De BBZ heeft daarbij aangegeven dat de strook van vijf mijl bij de 'Kieler Bucht' problemen zal opleveren. Nader overleg heeft er vervolgens toe geleid dat in dit gebied een ruimer vaargebied geldt voor de Nederlandse zeilschepen, zodat de gebruikelijke routes mogelijk blijven. Dit is in het oplossingsvoorstel opgenomen.

Tijdens de gesprekken over het voorstel is IenM niet op andere mogelijke probleemgebieden geattendeerd.

Vraag 6

Vindt u het, vanuit veiligheidsoogpunt gezien, verantwoord dat zeilschepen gedwongen worden om onder alle weersomstandigheden in zo'n smalle strook water met obstakels te opereren terwijl zij - in tegenstelling tot veerboten en rondvaartboten waarvoor richtlijn 2009/45/EG bedoeld is² - niet over het noodzakelijke motorvermogen beschikken om zich daarin onder alle omstandigheden veilig staande te kunnen houden?

Antwoord 6

Zeilschepen worden niet gedwongen om onder alle weersomstandigheden in een smalle strook water met obstakels te opereren. Goed zeemanschap vereist dat juist rekening gehouden wordt met de heersende weersomstandigheden. Wanneer deze bijzonder slecht zijn, kan ik mij voorstellen dat het schip in de haven blijft liggen. Uw standpunt dat Nederlandse zeegaande zeilschepen onder bepaalde omstandigheden wellicht over onvoldoende motorvermogen beschikken, brengt mij ertoe de betrokken partijen bij het in mijn antwoord op vraag 1 genoemde traject te vragen hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

Vraag 7

Heeft u bij onafhankelijke deskundigen met operationele praktijkkennis van zeegaande zeilschepen advies ingewonnen over de operationele consequenties en risico's die verbonden zijn aan het inperken van het vaargebied tot vijf mijl uit de kust? Zo ja, wie waren die deskundigen en hoe luidde hun advies? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 5 heb aangegeven is er in de afgelopen jaren intensief contact geweest met de BBZ en met RH. Ook zijn zij steeds nauw

² Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen

betrokken geweest bij de gesprekken met Denemarken. De BBZ en RH lijken mij bij uitstek de organisaties die de beschikking hebben over, of de toegang hebben tot de nodige operationele praktijkkennis. Aan BBZ en RH is ook juist gevraagd de specifieke technische en operationele kennis vanuit de sector te leveren. Geconstateerd is dat het oplossingsvoorstel het hoogst haalbare is, en bovendien operationeel uitvoerbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2015/40682

Vraag 8

Kunt u een overzicht verschaffen van Nederlandse of buitenlandse zeilschepen die in de afgelopen decennia gezonken zijn omdat zij niet voldeden aan eisen voor lekstabiliteit?

Antwoord 8

Nee, deze gegevens heb ik niet voorhanden. Ongevallen worden geregistreerd en onderzocht en er wordt over gerapporteerd in overeenstemming met de daartoe bestaande internationale en Europese verplichtingen. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in de registratie van zeilschepen en andere schepen en evenmin wordt de specifieke relatie tussen lekstabiliteit en het zinken van zeilschepen geregistreerd.

Vraag 9

Onderschrijft u dat het aanpassen van bestaande zeilschepen aan de eisen voor lekstabiliteit in veel gevallen een ingrijpende verbouwing vergt, omdat door de plaatsing van één of meerdere waterdichte schotten veelal de gehele indeling en inrichting van het schip gewijzigd zal moeten worden?

Antwoord 9

Het aanpassen van bestaande schepen aan de eisen voor lekstabiliteit kan ingrijpend zijn vanwege de plaatsing van waterdichte schotten. Echter, uit de voorlopige cijfers is gebleken dat van de in totaal 54 schepen die zijn gecertificeerd volgens de Blauwe of de Witte Regels, 25 schepen voldoen aan de eisen voor lekstabiliteit volgens de Witte Regels en derhalve volgens het oplossingsvoorstel vaargebied B in Deense wateren toegewezen zullen krijgen. Deze schepen behoeven geen aanpassingen. Van die 25 schepen zijn er 3 gecertificeerd volgens de regels voor Commercial Cruise Vessels (CCV), 8 volgens de Witte Regels en 14 volgens de Blauwe Regels. Daaruit blijkt dat ook schepen die zijn gecertificeerd volgens de Blauwe Regels wel degelijk kunnen voldoen aan de vereisten voor lekstabiliteit volgens de Witte Regels.

Verder kon het vaargebied voor 10 schepen nog niet worden bepaald omdat voor deze schepen geen berekeningen aangaande lekstabiliteit zijn gemaakt (hetgeen niet is vereist volgens de Blauwe Regels). Nog eens 9 schepen varen met minder dan 12 passagiers en zijn daardoor niet gebonden aan de beperkingen van het vaargebied in het oplossingsvoorstel. Vooralnog zijn er slechts 4 schepen waarvan is vastgesteld dat deze beperkt zullen zijn tot het varen binnen vijf zeemijl vanaf de kust. Bij het resterende aantal schepen kon het vaargebied door andere oorzaken nog niet worden vastgesteld.

Vraag 10

Deelt u de mening dat de getroffen ondernemers geen enkele schuld hebben aan het ontstaan en voortduren van deze situatie? Zo ja, bent u bereid om de ondernemers te compenseren voor de geleden schade?

Antwoord 10

Zoals bij antwoord 1 vermeld staat, is het gebruikelijk dat regelgeving met enige regelmaat wordt gezien. Het moeten aanpassen aan veranderde omstandigheden en een verhoogd veiligheidsniveau behoort tot het normale bedrijfsrisico van een ondernemer en komt dientengevolge niet voor compensatie in aanmerking. Een aantal schippers heeft vooruitlopend op de actualisatie van regelgeving, hun schip reeds aangepast. Het staat de andere schippers vrij om ook te investeren in hun schip.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2015/40682

Door de ontstane situatie met Denemarken is ervoor gekozen om eerst tot een oplossingsvoorstel met Denemarken te komen. Met het oplossingsvoorstel wordt schade voor de ondernemers juist voorkomen doordat de Nederlandse schepen in de Deense wateren kunnen blijven varen. Ik vind het van belang zo spoedig mogelijk tot overeenstemming te komen met Denemarken, zeker nu Denemarken heeft aangegeven dat zij vanaf dit vaarseizoen zullen gaan handhaven. De kans bestaat daardoor dat schepen zonder de in antwoord 2 genoemde certificaten en het niet voldoen aan de Deense afspraken, aangehouden zullen gaan worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen