

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 157

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 mei 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de motie van 22 februari 2017 inzake de motie van het lid Van Helvert c.s. over een taskforce voor CCV's (Kamerstuk 31 409, nr. 135).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 mei 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Wat is de stand van zaken van de voorbereiding van een taskforce commercial cruise vessels (taskforce CCV's) onder regie van de branchevereniging HISWA en haar partners, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en het Havenbedrijf Amsterdam? Is er inmiddels overleg geweest met de HISWA en haar partners over het opstellen van een werkplan?

Vraag 2

Wat hebben de gespreken met de maritieme sector tot dusverre opgeleverd? Is er inmiddels een taskforce CCV's opgericht? Zo ja, welke taken en doelstellingen zijn er geformuleerd?

Vraag 3

Is er al een contour van een werkplan en een tijdschema voor de taskforce CCV's en kunt u de Kamer hierover informeren?

Vraag 4

Kunt u aangeven wat voor functionarissen vanuit uw ministerie, en eventueel vanuit andere overheidsdiensten, deel zullen nemen aan de taskforce CCV's en kunt u aangeven waarom u juist deze functionarissen overweegt voor deelname aan de taskforce CCV's?

Vraag 5

Is er inmiddels in beeld wie de voorzitter van deze taskforce CCV's zal worden? Zo ja, wie heeft u zelf in gedachten?

Antwoord op vraag 1, 2, 3, 4 en 5

Zoals u aangeeft gaat het om een taskforce van de HISWA, KVNR en Havenbedrijf Amsterdam. Een werkplan, taken en doelstellingen, tijdschema en voorzitter zijn dan ook aan die betrokken partijen. Vanuit mijn ministerie is er geen deelname aan de taskforce; dit soort promotie-activiteiten zijn primair een taak van de markt. De overheid heeft een rol op het terrein van de regelgeving. Daarom zal ik op verzoek van de sector de technische eisen uit de Large Yacht Code 3 in de Nederlandse wetgeving implementeren. Dit loopt mee met de aanpassing van de Regeling Veiligheid Zeeschepen. Vooruitlopend op de aanpassing van de wetgeving is certificering volgens de Large Yacht code 3 overigens nu al mogelijk. Ook ben ik in overleg met de sector bezig met een verbetering van het scheepsregister, waardoor het invlaggen van CCV's in Nederland gemakkelijker wordt. Op deze wijze ondersteun ik de sector bij de instelling van de eigen taskforce en lever ik mijn bijdrage aan behoud en uitbreiding van CCV's in Nederland.

Vraag 6

Ziet u kritische tijdsfactoren waarmee rekening moet worden gehouden bij het onder Nederlandse vlag brengen van de commerciële exploitatie van superjachten binnen de internationale concurrentie, met name vanuit de Europese Unie (EU)? Hoe wordt geborgd dat dit succesvol wordt geïmplementeerd? Wat ziet de taskforce CCV's als kritische tijdsfactoren waarmee rekening moet worden gehouden en hoe wil de taskforce CCV's dit succesvol implementeren?

Antwoord 6

Ik zie geen kritische tijdsfactoren waarmee rekening moet worden gehouden bij het onder de Nederlandse vlag brengen van superjachten. De wetgeving is op orde om deze schepen onder de Nederlandse vlag te brengen. De taskforce heeft mij geen kritische tijdsfactoren kenbaar gemaakt betreffende de regelgeving.

Vraag 7

Klopt het dat andere EU-lidstaten regelgeving versneld aanpassen en daardoor schepen onder hun nationale vlag in exploitatie kunnen nemen?

Antwoord 7

Er zijn lidstaten die in het verleden de regelgeving op dit terrein sneller aangepast hebben, zoals het Verenigd Koninkrijk met de Large Yacht Code 3. Op dit moment is het ook mogelijk om schepen te certificeren volgens de Large Yacht Code 3 en onder de Nederlandse vlag te brengen.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de totstandkoming van het Nederlandse Schepenregister? In hoeverre is het Nederlandse register concurrerend met buitenlandse registers? Kunt u ook aangeven wat de stand van zaken is van de verbetering van dit register?

Antwoord 8

In mijn brief¹ van eind vorig jaar heb ik aangegeven welke verbeteringen ik zou treffen om het Nederlandse register aantrekkelijker cq. concurrerder te maken. Inmiddels zijn de doorlooptijden voor registratie verkort en is de website verbeterd. Het externe onderzoek naar de voor- en nadelen, haalbaarheid en randvoorwaarden van een andere organisatievorm van het register wordt uitgevoerd en kan ik u na de zomer toezenden. Een uitgebreidere toelichting op de stand van zaken met betrekking tot het scheepsregister is opgenomen in mijn brief van 23 mei 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 156), betreffende de diverse toezeggingen met het oog op het Algemeen Overleg Scheepvaart.

Vraag 9

Hoeveel CCV's zijn er geregistreerd in Nederland?

Antwoord 9

In Nederland zijn per ultimo 2016 tien CCV's geregistreerd, waarvan vier onder de Large Yacht Code 2.

Vraag 10

Wat is er in Europese wet- en regelgeving opgenomen over de bouw en het gebruik van CCV's?

Antwoord 10

Het algemene IMO wet- en regelgevingskader is SOLAS², Loadlines en STCW³. Aangezien de eisen daarvan niet voldoende toegesneden zijn op de categorie superjachten heeft het Verenigd Koninkrijk in het verleden de Large Yacht Code ontwikkeld en deze aangemeld bij IMO als «equivalent arrangement». De Large Yacht Code 2 (eerder op verzoek van de sector geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving) was toegesneden op schepen met maximaal 12 passagiers, groter dan 24 meter en minder dan 3000 GT. Bij de Large Yacht Code 3 is deze GT grens komen te vervallen. Daarnaast heeft Nederland in 2004 in samenwerking met de sector nog de «Beleidsregel Ontheffingsregeling voor Commercial Cruising Vessels» opgesteld voor o.a. gemotoriseerde schepen met maximaal 12 passagiers, groter dan 12 meter en maximaal 500 GT. Er is geen specifiek Europese regelgeving voor CCV's die internationaal opereren.

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 129

² International Convention for the Safety of Life at Sea

³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers

Vraag 11

Welke Europese lidstaten zijn koploper voor wat betreft de bouw en het faciliteren van CCV's en hoe hebben zij dit geregeld in hun wet- en regelgeving?

Antwoord 11

Qua aantallen is Italië koploper voor wat betreft de bouw van superjachten (26% marktaandeel) gevolgd door Nederland (15%) en het Verenigd Koninkrijk (12%). Als gekeken wordt naar omzet dan staat Nederland op een, Duitsland op twee en Italië op drie⁴. In 2015 werden 23 superjachten (waarde € 1,1 mld) opgeleverd door zo'n 18 Nederlandse werven⁵. Een deel van deze schepen is voor particuliere eindgebruikers en een deel wordt bedrijfsmatig verchartered. De dominante Europese vlaggenstaten voor superjachten zijn Malta en de UK⁶.

De belangrijkste wereldstandaard voor de bouw van superjachten is de Large Yacht Code. Het staat werven vrij om volgens die standaard te bouwen. Om vervolgens onder een nationale vlag te varen, moet gekeken worden welke regelgeving door de betreffende staat van toepassing is verklaard op dat bepaalde schip.

Vraag 12

Op welke wijze belemmert de huidige wet- en regelgeving het commerciële gebruik van CCV's in Nederland? Kunt u aangeven wat er gedaan moet worden om deze belemmeringen weg te nemen en wat de rol van de overheid en marktpartijen in dezen is?

Antwoord 12

De huidige wet- en regelgeving belemmert het commerciële gebruik van CCV's in Nederland niet. De Large Yacht Code 3 wordt geïmplementeerd en er kan nu al met gebruikmaking van die regels worden gecertificeerd.

Vraag 13

Kunt u aangeven welke stappen u heeft gezet om de kosten van certificering te verlagen? Hoe verhouden zich deze kosten tot de andere Europese lidstaten en daarbuiten? Is er een benchmark beschikbaar? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van die benchmark?

Vraag 14

Wat zijn de kosten van een internationale keuring op dit moment? Zijn deze de afgelopen jaren toegenomen? Zo ja, met hoeveel en hoe verhoudt zich dat tot andere landen?

Antwoord 13 en 14

De kosten van certificering worden voor het overgrote deel bepaald door de tarieven die door (commerciële) klassenbureaus in rekening worden gebracht. Zes EU-erkende klassenbureaus zijn hiervoor aangewezen. Deze klassenbureaus hanteren wereldwijd marktgedreven tarieven. Op de verschillende tarieven heeft de rijksoverheid geen invloed. Dat is voorbehouden aan de werking van de markt. Ik heb geen zicht op de tarieven van andere landen en daarmee ook niet hoe die zich onderling verhouden specifiek op de certificering en keuringen van commerciële jachten. Wel is er een ontwikkeling dat andere landen ook steeds meer werkzaamheden overlaten aan klassenbureaus. Als gevolg van marktwerking zouden tarieven daarmee internationaal steeds gelijkjer kunnen worden.

⁴ Bron: The (Super)Yachting Index 2013

⁵ Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2016. Ecorys, december 2016.

⁶ Bron: Super Yachts Intelligence Report. Flag Registration.

Vraag 15

Wat betekent de implementatie van de Large Yacht Code 3 concreet voor de aanschaf en gebruik van CCV's in Nederland?

Antwoord 15

Voor de aanschaf en het gebruik van schepen is de implementatie van de Large Yacht Code 3 in Nederlandse wetgeving niet bepalend. De Large Yacht Code vergemakkelijkt wel het onder Nederlandse vlag brengen van CCV's.