

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 203).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief inzake de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen en hebben daarover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief inzake de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen.

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om in september 2019 per omgaande een beleidswijziging door te voeren met betrekking tot de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen. Een dergelijk besluit, waar geen consultatie over heeft plaatsgevonden of democratische controle aan vooraf is gegaan, dient alleen in hoogst uitzonderlijke gevallen plaats te vinden. Bij een dergelijk verstrekend eenzijdig besluit dient over nut en noodzaak te allen tijde geen twijfel te bestaan. De leden willen daarom de regering nog enkele kritische en verhelderende vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en van de zorgen van de getroffen niet-gouvernementele organisaties (NGO's) en hebben hier vragen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie danken de Minister voor haar snelle respons richting de organisaties met ideële doelstellingen. Voor de leden blijven echter veel vragen nog altijd onbeantwoord.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er gekozen is voor een overgangstermijn van anderhalf jaar. Zou dit niet korter kunnen? Of zou voor bepaalde schepen de termijn niet korter kunnen danwel een variatie in de overgangstermijn voor bepaalde schepen kunnen worden opgenomen (bijvoorbeeld afhankelijk van waar de schepen gelegen zijn of bij actieve schepen)?

De leden van de VVD-fractie vragen zich af op welke schepen deze registratie en certificering van toepassing is, in het bijzonder ook op welke schepen van NGO's? Is het mogelijk om de vlag danwel de registratie of de inschrijving van schepen in te laten trekken? Wat is de relatie van deze schepen en/of organisaties met Nederland?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Seawatch3 een Search and Rescue (SAR)-vergunning heeft. Deze leden vernemen graag of de Seawatch3 een Nederlandse vlag heeft. Zo ja, waar blijkt dit uit? Welke status is van toepassing op dit schip?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Seawatch3 een Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP) heeft. Zo ja, wanneer is deze afgegeven en staat de naam van het land er ook bij? Zij vernemen graag waarom er onder de Wet pleziervaartuigen 2016 gevaren kan worden als schepen langer zijn dan 24 meter en er geen sprake is van sport- of vrijetijdsbesteding. Is dat niet oneigenlijk gebruik en kan hier tegen opgetreden worden? Waarom is dit niet strafbaar? Waarom zou een schip daarom niet aan de ketting kunnen worden gelegd? Hoe wordt getoetst aan de veiligheidseisen en wat gebeurt er in de overgangsperiode? Hoe communiceert de Minister hierover met de bemanning van het schip, vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen welke consequenties de Minister verbindt aan het meegezonden signaal van het Landelijk Informatie en

Expertise Centrum (LIEC-signaal) dat enkele NGO's zich mogelijk schuldig maken aan (hulp bij) mensensmokkel en/of dood door schuld?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister verslag kan doen van het gesprek met de gezamenlijke organisaties naar aanleiding van de brieven van 11 december jl. die door de Minister aan deze organisaties zijn gestuurd.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de beleidswijziging met als gevolg dat schepen van organisaties met ideële doelstellingen niet langer als pleziervaartuig kunnen worden geregistreerd de reputatie van de Nederlandse vlag ten goede komt. Er zijn echter bureaus die de registratie van schepen als pleziervaartuig actief promoten. Deze bureaus hebben een negatieve uitstraling op de Nederlandse vlag. Deze bureaus doen het door dubbelzinnige reclame-uitingen voorkomen alsof een ICP gelijkgesteld is aan een zeebrief, wat evident niet het geval is. Kan de Minister aangeven of en zo ja, hoe zij tegen deze bureaus optreedt? Deze leden vragen ook wat de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en de Watersportbond kunnen doen om oneigenlijk gebruik van het ICP-document tegen te gaan. Hoe kan de Nederlandse overheid hen hierin bijstaan? Is het ICP in te trekken vanwege misbruik?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre een registratie bekend is bij het Kadaster? Is er sprake van oneigenlijk gebruik en is er al gesproken met mensen van de Seawatch3?

De leden van de CDA-fractie constateren dat alleen de veiligheids- en bemanningseisen bij de beoogde beleidswijziging ter discussie staan. De leden van de CDA-fractie delen de conclusie van de Minister dat de schepen van de genoemde ideële instellingen niet gelijk gesteld kunnen worden aan pleziervaartuigen. Het verbaast deze leden dat door de registratie als pleziervaartuig de schepen van ideële instellingen niet hoeven te voldoen aan een aantal veiligheids- en bemanningseisen. Het is belangrijk dat daar spoedig een eind aan komt, menen zij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke realistische overgangstermijn voor de schepen die nu in het Nederlandse vlagregister staan ingeschreven, wordt beoogd.

De leden van de CDA-fractie lezen dat alle schepen van de genoemde organisaties reeds op vrijwillige basis voldoen aan veel veiligheidsnormen. Graag vernemen deze leden aan welke voorschriften nu nog niet wordt voldaan.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister uiteen kan zetten welke incidenten en problemen ten grondslag liggen aan het besluit om deze beleidswijziging per omgaande door te voeren. Op welke wijze had de beleidswijziging de incidenten kunnen voorkomen en hoe gaat deze wijziging problemen in de toekomst voorkomen?

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van 26 september 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 199) dat de beleidswijziging gericht is op zeeschepen van «organisaties met ideële doelstellingen». Kan de Minister de volgende vragen toelichten? Wat zijn de juridische kaders van organisaties met ideële doelstellingen? Op welke wijze zijn deze kaders tot stand gekomen? Kan de Minister haar uitspraak «het gesprek richt zich in eerste instantie op Greenpeace, Women on Waves, Sea-Watch, Jugend Rettet en Sea Shepherd, omdat zij in die categorie zijn aangeschreven. Met die organisaties beginnen we dus» (algemeen overleg Maritiem, d.d. 6 december 2018) nader toelichten? De beleidswijziging heeft betrekking op de registratie van schepen en niet op individuele NGO's. Op welke als pleziervaart geregistreerde en onder Nederlandse vlag varende schepen en jachten is de beleidswijziging gericht en waarom? Kan de Minister hiervan een overzicht geven? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer een dergelijk overzicht ontvangen?

De leden van de D66-fractie lezen in de brief van de Minister van 11 december 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 203) dat de organisaties met ideële doelstellingen zijn geïnformeerd over de beleidswijziging. Is er met alle organisaties en eigenaren die door deze beleidswijziging worden getroffen gesproken? Wanneer en hoe werden de organisaties en eigenaren die deze schepen beheren of bezitten geconsulteerd? Is het de bedoeling dat het beleid betrekking heeft op alle schepen, zowel groot als klein? Indien er onderscheid wordt gemaakt in grootte, wat is dan de grootte (tonnage en lengte) en waarop is dat gebaseerd? Als het beleid alleen gebaseerd is op de activiteiten van de organisatie/schepen en niet op de grootte van de schepen, welke activiteiten van een organisatie vallen daar dan wel onder en welke niet? Waarom is er niet gekozen voor een wetgevingsproces waarbij de vlagregistratie voor alle typen schepen tegen het licht wordt gehouden? Waarom zouden veiligheidsproblemen zich uitsluitend bij schepen van ideële organisaties voordoen?

De leden van de D66-fractie maken zich na het algemeen overleg Maritiem en het lezen van de Kamerstukken zorgen over de financiële consequenties van de beleidswijziging voor de getroffen organisaties met ideële instellingen. Kan de Minister toelichten op welke wijze organisaties worden ondersteund en gecompenseerd voor de beleidswijziging? Wat zijn de consequenties en effecten voor de getroffen organisaties (per organisatie) en de Nederlandse scheepvaart?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af wat het primaire doel, de noodzaak en de motivatie is voor deze beleidswijziging. Welk acuut en reëel probleem wordt er opgelost door de zeewaardigheid van schepen van een klein aantal NGO's nu in twijfel te trekken en extra eisen op te leggen? Geheel in lijn met de regelgeving hebben veel ideële organisaties hun schepen als jacht geregistreerd: van recreatief jeugdwerk zoals de scouting tot het redden van drenkelingen of het doen van onderzoek; iedereen verkeert nu in grote onzekerheid.

De leden van de GroenLinks-fractie is het niet duidelijk waarom de ene NGO wél is aangeschreven en de andere niet. Waarop baseert de Minister haar keuze? De huidige selectie van NGO's is in de ogen van deze leden volstrekt arbitrair, als die niet politiek gemotiveerd is, zoals de Minister beweert. Waar kunnen organisaties van uitgaan als algemene regels worden gewijzigd en vervolgens selectief en willekeurig toegepast? Valt die keuze onder een ministerieel besluit, haar discretionaire bevoegdheid of beleidsvrijheid? Wat betekent dit voor de rechtspositie van niet-commerciële organisaties die een boot of schip hebben?

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag dat regels gemaakt worden die problemen oplossen of voorkomen. Zonder een duidelijk gedefinieerd probleem is een wijziging van regels nergens een oplossing voor. Wat deze leden betreft moet er dus eerst een analyse komen met betrekking tot welk probleem moet worden opgelost en wat daarin ieders rol is (de scheepseigenaar, de bemanning, de overheid, et cetera). Als dan blijkt dat de regels tekort schieten, zijn inderdaad nieuwe regels en procedures of een betere handhaving van de bestaande regels noodzakelijk. Maar wel in die volgorde. Deze leden zien graag dat de Kamer een goed onderbouwde analyse van het op te lossen probleem wordt toegezonden.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat in een normaal beleidsproces ook een consultatie van de betrokken organisaties gebruikelijk is. Alleen zo kan worden geïnventariseerd of er een mogelijk probleem is dat moet worden opgelost, wat mogelijke oplossingen zijn en of daar nieuwe regels voor nodig zijn. Dat is voor zover deze leden hebben kunnen waarnemen allemaal niet gebeurd. Aangezien er kennelijk geen acuut probleem is, maar alleen een wens om een vermeend te ruime administratieve omschrijving van het begrip «jacht», zien deze leden geen enkele reden om haast te maken. Als de Nederlandse overheid de behoefte heeft om haar bureaucratie uit te breiden met nieuwe catego-

rieën om schepen te registreren, dan moet wat deze leden betreft ook daar eerst een normaal proces voor worden doorlopen. Een heldere doelstelling en een transparant stappenplan zijn dan een begin. Zij zien dat graag tegemoet alvorens de Minister verdere stappen gaat ondernemen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook verbaasd dat organisaties zijn geselecteerd in plaats van schepen. Kennelijk is bij de selectie het type schip, het soort activiteit of de uitrusting van het schip niet van belang, maar het ideële en politieke karakter van de organisatie. Hoe verhoudt zich dat met de bewering dat er geen politieke doelstellingen of buitenlandse druk ten grondslag liggen aan dit voornemen? Hoe zit het met schepen die meerdere taken kunnen uitvoeren of voor verschillende doelen worden ingezet? Aan welke eisen moet een schip voldoen dat in week één gebruikt wordt voor een protestactie, in week twee voor wetenschappelijk onderzoek, in week drie om journalisten in staat te stellen verslag te doen bij een gebeurtenis op zee en in week vier als tentoonstellingsruimte voor scholierenexcursies? Ook vragen deze leden zich af wat het verschil is tussen het redden van drenkelingen voor de Nederlandse kust of de Libische kust?

De leden van de GroenLinks-fractie willen erop wijzen dat Nederland zich altijd sterk heeft gemaakt voor het recht op vreedzaam protest op zee, voor de vrijheid van meningsuiting, vrije pers, mensenrechten en het handhaven van internationaal zeerecht. In tal van procedures en rechtszaken is Nederland met succes opgekomen voor dit recht en voor de organisaties waarvan de schepen onder Nederlandse vlag varen en die (soms letterlijk) onder vuur lagen van minder democratische landen. Deze leden zijn er trots op dat Nederland deze rechten actief beschermt. Het is een teken van beschaving en moreel leiderschap om niet te zwichten voor de druk en het opportunisme om de confrontatie te vermijden. Door nu actief drempels op te werpen zonder dat er een reële technische of juridische noodzaak voor is dreigt Nederland dat morele leiderschap te verliezen.

De leden de Partij voor de Dieren-fractie onderschrijven net als de organisaties met ideële doelstellingen het belang van voldoende veiligheidsmaatregelen aan boord van zeegaande schepen. Deze leden zijn echter van mening dat goed beleid gebaseerd moet zijn op een grondige probleemanalyse en vragen daarom welke analyse ten grondslag ligt aan dit beleid? Welke tekortkomingen in wet- en regelgeving zijn er geconstateerd? Welke tekortkomingen in veiligheidsmaatregelen? Welke incidenten hebben zich voorgedaan? Welke instanties hebben, naast de Maltese autoriteiten, kanttekeningen geplaatst bij de huidige registratie? Op welke manier zijn de ervaringen van de betrokken organisaties betrokken in het proces? Kan de Minister een samenvatting van de gemaakte analyse aan de Kamer doen toekomen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen graag weten op basis van welke wetgeving de Minister een besluit heeft genomen. Waar in de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) en/of de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) vindt de Minister de grondslag voor het besluit? Hoe vertalen de SOLAS en STCW-verdragen zich naar de Nederlandse wetgeving? Moet een wijzigingsbesluit in de Staatscourant gepubliceerd worden? Zo ja, is dat reeds gebeurd? Kan de Minister aangeven waarom dit besluit per direct in werking moest treden? Was er sprake van direct gevaar? Zo ja, waaruit blijkt dat?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen tevens weten hoe een besluit al in werking kan zijn getreden terwijl het nog niet opgetekend lijkt te zijn? Op welke manier kan een organisatie met een ideële doelstelling momenteel inzicht krijgen in de eisen waaraan voldaan moeten worden als men een zeegaand schip in gebruik wil nemen? Ook willen deze leden

weten op welke organisaties deze beleidsregel van toepassing is. Op basis van welke criteria wordt bepaald of organisaties wel of niet onder de nieuwe regels vallen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen tot slot graag weten welk traject de Minister voorziet voor bestaande organisaties. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de vernieuwde wetgeving ertoe gaat leiden dat bestaande organisaties zich genoodzaakt zien hun maatschappelijke waardevolle werkzaamheden te staken?