

Vergaderjaar 2016–2017

34 757

Wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Verzamelwet IenM 2018)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 13 september 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

blz.

Inleiding	1
Artikelsgewijs	2
<i>Artikel I, onderdeel B</i>	2
<i>Artikel I, onderdeel C</i>	2
<i>Artikel II, onderdeel 1</i>	2
<i>Artikel III</i>	3
<i>Artikel IV</i>	3
<i>Artikel V</i>	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Verzamelwet IenM 2018, hierna: het wetsvoorstel). Deze leden constateren dat dit wetsvoorstel geen significante beleidswijzigingen bevat. Wel hebben zij een aantal vragen die verheldering behoeven.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog enkele vragen.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel B

De leden van de D66-fractie lezen dat er verduidelijkt wordt welke artikelen in geval van een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven van toepassing zijn voor Schiphol en voor de deelnemende overige burgerluchthavens. Voorts wordt aangegeven dat Schiphol, ook indien het deel uitmaakt van een luchthavennetwerk, te allen tijde moet voldoen aan de in de Wet luchtvaart en de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven. De leden van deze fractie vragen of, aangezien deze helderheid nu pas wordt gegeven, dit betekent dat er in het verleden zaken zijn misgegaan vanwege de onduidelijkheid waar klaarblijkelijk sprake van was en zo ja, wat deze fouten dan waren. Deze leden vragen voorts welke gevolgen deze fouten hebben gehad (of nog altijd hebben).

Artikel I, onderdeel C

De leden van de CDA-fractie lezen dat vanwege het beperkte gebruik van helikopterluchthavens en het beperkte ruimtebeslag ervan de verplichte instelling van een commissie regionaal overleg voor een helikopterluchthaven geen toegevoegde waarde zou hebben. Deze leden vernemen graag of de regering voorziet dat bij een toekomstig intensief gebruik van een helikopterluchthaven, dat standpunt zou kunnen wijzigen. Bij intensief gebruik zou de hinder voor de omgeving immers kunnen toenemen.

De leden van de D66-fractie lezen dat met de voorgestelde wijziging van artikel 8.58 van de Wet luchtvaart de provincies voor kleine luchthavens van regionale betekenis, zoals de helikopterluchthavens, geen commissie regionaal overleg meer in hoeden te stellen. De leden van deze fractie hechten veel belang aan regionaal overleg met belanghebbenden over nieuwe regionale ontwikkelingen zoals luchthavens, niet in de laatste plaats met omwonenden en mensen die onder of in de buurt van vliegroutes wonen en werken. Deze leden vragen een nadere toelichting op de stelling dat een commissie regionaal overleg geen toegevoegde waarde zou hebben voor een helikopterluchthaven. Zij vragen hoe de regering, wanneer deze verplichting komt te vervallen, voornemens is te borgen dat er in deze gevallen wel degelijk draagvlak wordt gecreëerd, zodat eventuele problemen achteraf kunnen worden voorkomen, en in welke vorm dat in de toekomst precies zal gebeuren.

Voorts lezen de leden van de D66-fractie dat voor de grotere luchthavens die onder de verantwoordelijkheid van de provincies vallen, de wijziging van artikel 8.58 geen praktische betekenis heeft omdat de commissies regionaal overleg voor deze luchthavens zijn al ingesteld en het niet de bedoeling is om hier verandering in te brengen. Deze leden vragen of de regering kan aangeven hoe ook in dit geval het voortbestaan van de commissies regionaal overleg daadwerkelijk geborgd wordt.

Artikel II, onderdeel 1

De leden van de CDA-fractie vragen of de regels waardoor machinisten dienen te voldoen aan de bij of krachtens de Spoorwegwet gestelde eisen ten aanzien van kennis, bekwaamheid en ervaring, gevolgen zullen hebben voor historische en toeristische spoorlijnen die door vrijwilligers worden gerund.

Artikel III

De leden van de D66-fractie lezen tot hun verbazing dat er een omissie wordt hersteld die is ontstaan bij het aanpassen van de regelgeving op de Biocidenverordening, zodat de Minister van Infrastructuur en Milieu nu bevoegd wordt om bestuurlijk handhavend op te treden zodat kan worden voorkomen dat een biocide op de markt wordt aangeboden zonder dat in een EU-stofdossier is geïnvesteerd. De leden van deze fractie vragen of bevestigd kan worden dat de Minister eerder inderdaad niet handhavend kon optreden, aangezien dit vrij problematisch overkomt. Voorts vragen deze leden of het eerder dus inderdaad mogelijk was om in Nederland een biocide op de markt aan te bieden zonder dat in een EU-stofdossier was geïnvesteerd en zo ja, welke gevallen daarvan tot nu toe bekend zijn en welke consequenties dat heeft of heeft gehad.

Artikel IV

De leden van de VVD-fractie lezen dat de administratieve lasten door de implementatie van Europese verordening 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (hierna: de MRV-verordening) niet significant zullen stijgen. In dit verband wordt wel gesproken over totale kosten per schip van € 6.705 per jaar. Kan de regering toelichten of dit de kosten zijn als gevolg van de implementatie van de MRV-verordening? Met andere woorden, komen deze bovenop reeds bestaande jaarlijkse administratieve lasten per schip? Zo ja, wat worden dan de gemiddelde totale administratieve lasten per jaar, per schip?

De leden van de VVD-fractie lezen verder dat de MRV-verordening van toepassing is op alle zeeschepen boven de 5.000 bruto ton die een Europese haven aandoen. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat de MRV-verordening een Europese verordening is en dat van landen buiten de EU niet kan worden verwacht dat zij er toezicht op houden dat hun schepen bezitten over een conformiteitsdocument. Om er toch voor te zorgen dat het toezicht en de handhaving voor reders binnen de EU en buiten de EU gelijk is, wordt voorgesteld dat reders zelf afspraken dienen te maken met private verificateurs zodat een geldig conformiteitsdocument kan worden afgegeven. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of dit in de praktijk gaat werken. Als reders van de buiten de EU niet middels nationale wetgeving worden opgeroepen om een conformiteitsdocument aan boord te hebben, hoe kan de Europese MRV-verordening hen daar dan toch toe verplichten? Kan hen in deze een verwijderingsbevel worden opgelegd? De leden van de VVD-fractie vragen dit zo expliciet, omdat zij lezen dat wanneer een reder niet in het bezit is van een conformiteitsdocument, dit niet onmiddellijk tot een sanctie hoeft te leiden «als het schip binnen een redelijke termijn het document kan overleggen». Wat wordt in deze context bedoeld met een «redelijke termijn» en gelden hiervoor dezelfde voorwaarden voor reders binnen als buiten de EU?

De leden van de VVD-fractie hebben tijdens het algemeen overleg (AO) Scheepsverontreiniging van 5 september 2017 benadrukt dat de maritieme sector geenszins met dubbele lasten mag worden geconfronteerd. De Minister van Infrastructuur en Milieu gaf hierop aan dat de gelijkschakeling («alignment») van de Europese MRV-verordening aan het systeem van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de komende twee jaar in Europa verder wordt onderzocht. De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat de Minister de Kamer op de hoogte houdt van en tijdig informeert over ontwikkelingen en uitkomsten.

De leden van de D66-fractie zijn zeer verheugd te lezen dat schepen vanaf 2019 bij een bezoek aan een haven dienen te beschikken over een conformiteitsdocument waaruit blijkt dat is voldaan aan de eisen van monitoring en rapportage van CO₂-emissies, om daarmee mogelijk te maken dat verladers een bewuste keuze voor efficiënte schepen kunnen maken. Deze leden vragen of de regering de mening deelt dat in het licht van het tegengaan van klimaatverandering en het feit dat de scheepvaart buiten de afspraken van het Klimaatakkoord in Parijs valt, dit soort regelgeving van zeer groot belang is. Vanwege dit grote belang zijn deze leden zeer verbaasd te lezen dat slechts «indien schepen na twee of meer [deze leden lezen hier dat er daarmee in feite sprake kan zijn van veel vaker dan twee keer] opeenvolgende rapportageperiodes niet aan de monitorings- en rapportagevoorschriften hebben voldaan en andere maatregelen ter waarborging van de handhaving hebben gefaald, een verwijdering kan [deze leden leggen de nadruk op het non-automatisme dat hieruit spreekt] volgen.» De leden van de D66-fractie vragen of de regering de mening deelt dat deze houding bij handhaving niet getuigt van lik-op-stukbeleid. Deze leden vragen of de regering bereid is tot het invoeren van de automatische sanctie dat nadat schepen twee opeenvolgende rapportageperiodes niet aan de monitorings- en rapportagevoorschriften hebben voldaan en andere maatregelen ter waarborging van de handhaving hebben gefaald, een verwijdering zal volgen, tenzij sprake is van zeer bijzondere omstandigheden (hardheidsclausule). Zo nee, kan de regering aangeven of zij dan bereid is de handhaving op dit punt fors te verscherpen en zo ja, hoe.

De leden van de D66-fractie lezen dat in het kader van de Wet havenstaatcontrole de controle op de aanwezigheid van het conformiteitsdocument leidt tot een half fulltime-equivalent (fte) per jaar aan extra inzet voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De leden van deze fractie vragen hoe zich dit verhoudt tot de ILT-brede risicoanalyse (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 80). Dit aangezien de ILT er naar de mening van deze leden de laatste paar jaren een veelvoud aan taken bij heeft gekregen op allerlei terreinen, wat aanleiding geeft tot de zorg dat deze extra taken gezamenlijk wel degelijk een substantiële extra last opleveren, terwijl de ILT de laatste jaren tegelijkertijd te maken had met een taakstelling.

Artikel V

De leden van de CDA-fractie vragen of een wijziging van de Wet zeevarenden ten aanzien van het gebruik van de Nederlandse taal beslist noodzakelijk is. Deze leden hechten aan de regel dat strafbepalingen in de Nederlandse taal moeten zijn gesteld. De thans gegeven onderbouwing om over te gaan naar handhaving in de Engelse taal achten zij onvoldoende. Er kan immers ook gesteld worden dat de doelgroep gewend dient te zijn om juist in de Nederlandse taal te communiceren. Ook als sprake is van voorschriften met een in hoge mate technisch karakter. Graag zien de leden van de CDA-fractie een concretere, deugdelijke onderbouwing, die verder strekt dan moeilijk vertaalbare Engelse teksten met de kans op discrepanties of verwarring bij de doelgroep.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tjink