

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 238

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2019

Met het oog op het Algemeen Overleg (AO) Maritiem van 29 mei a.s. en de nog openstaande moties en toezeggingen, mede naar aanleiding van het debat met uw Kamer over de vervuiling van de Waddenzee door overboord geslagen zeecontainers van 14 mei jl. (Handelingen II 2018/19, nr. 81, item 22), informeer ik u graag over de stand van zaken van:

- Thema-actie sjourren, voorstellen KIMO en piepschuim aanmerken als gevaarlijke stof (n.a.v. debat 14 mei jl. over incident met MSC Zoe);
- Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens;
- Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen;
- Geschil over maritieme hulpverlening tussen bergers en KNRM;
- Uitvoering motie Visser/Van Helvert over boetetarieven binnenvaart-sector.

Thema-actie sjourren

Naar aanleiding van het incident met de MSC Zoe in de nacht van 1 op 2 januari jl., waarbij 342 containers overboord sloegen, heeft de ILT besloten om het sjourren van containers nader te onderzoeken. Dit moet leiden tot een actualisatie van het beeld van de praktijk van het sjourren, dat eerder al in 2010 onderwerp van inspectie-onderzoek was. Het onderzoek, waarbij 70 containerschepen onderzocht worden, is momenteel gaande. Naar verwachting is de eindrapportage in het najaar gereed en zal deze aan uw Kamer worden aangeboden.

Voorstellen KIMO

In het debat over het incident met de MSC Zoe, gehouden op 14 mei jl. (Handelingen II 2018/19, nr. 81, item 22), heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op de voorstellen als gedaan door KIMO, het netwerk van kustgemeenten, in een brief aan het Ministerie van IenW van 10 januari jl. en een brief aan de Tweede Kamer van 30 april jl. Hieronder vindt u een reactie op die voorstellen.

KIMO doet twee voorstellen voor de korte termijn. Ten eerste stelt KIMO voor om overleg te voeren over het probleem dat resteert als berging van gezonken lading uitblijft. Ik blijf graag met KIMO in overleg hierover, want het werk van KIMO in het kader van Fishing for Litter project is zeer waardevol. Daarom levert lenW al meerdere jaren een substantiële bijdrage aan het project.

Ook wordt het werk van KIMO aan de Green Deals Schone Stranden en Visserij voor een Schone Zee zeer gewaardeerd. KIMO stelt verder intensivering van toezicht en handhaving op het sjourren van containers voor. Met de nieuwe thema-actie sjourren wordt hier invulling aan gegeven.

KIMO doet ook een aantal voorstellen voor de lange termijn. Voorgesteld wordt een onderzoek naar de wijze van laden en vastzetten van containers en het management van vaarroutes. Daarnaast vraagt KIMO om het opzetten van een Vessel Traffic Management systeem. Ook wil KIMO dat zeecontainers verplicht worden voorzien van chips waarmee de inhoud van containers is af te lezen en dat containers met gevaarlijke lading verplicht worden voorzien van GPS-markers. KIMO stelt voor dat zowel in EU, OSPAR als IMO verband deze maatregelen actief worden bepleit. Voor al deze lange termijn voorstellen geldt dat eerst de relevante onderzoeken moeten worden afgewacht. Niet alleen om de juiste, effectieve, maatregelen te kunnen treffen, maar ook omdat ten behoeve van het verkrijgen van een breed internationaal draagvlak voor bepaalde maatregelen het noodzakelijk is met een gedegen onderbouwing voor deze maatregelen te komen. Zoals ik heb aangegeven in het debat van 14 mei jl. heeft lenW zelf een verkenning naar chips uitgezet. De overige onderwerpen komen aan de orde in de onderzoeken van het Openbaar Ministerie (OM), de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de Panamese autoriteiten.

Piepschuim aanmerken als gevaarlijke stof

In het debat over het incident met de MSC Zoe van 14 mei jl. heb ik de Kamer toegezegd om terug te komen op de vraag of piepschuim als gevaarlijke stof zou moeten worden aangemerkt, daar dit het beleids-terrein van de Staatssecretaris is.

Voor de indeling van een stof als een gevaarlijke stof gelden in internationaal verband de indelingscriteria op basis van het GHS systeem (Globally Harmonised System of classification and labelling) van de VN. Echter op grond van deze indelingscriteria is piepschuim geen gevaarlijke stof, waardoor dit geen aanknopingspunten biedt. De Europese stoffenverordening REACH (registratie, beoordeling, autorisatie en beperking van chemische stoffen) merkt dit materiaal evenmin aan als «zeer zorgwekkende stof», maar biedt in beginsel wel de mogelijkheid om ook het gebruik van stoffen die niet staan aangemerkt als zeer zorgwekkend in te perken als deze een risico opleveren voor gezondheid of milieu. Echter, REACH richt zich uitsluitend op producten of materialen die in de EU op de markt worden gebracht. Het piepschuim in containers die van elders in de wereld komen, wordt niet op de Europese markt gebracht en kan derhalve niet via deze route worden aangepakt. Daarmee biedt REACH evenmin soelaas. Gelet op de internationale regelgeving en afspraken, zie ik op dit moment dus onvoldoende aanknopingspunten om piepschuim als gevaarlijke stof aan te kunnen merken.

Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Sinds het afgelopen AO Maritiem van 6 december 2018 (Kamerstuk 31 409, nr. 216), is in nauwe samenwerking met de maritieme sector hard verder gewerkt aan de totstandkoming van de Green Deal Zeevaart,

Binnenvaart en Havens. Momenteel bevindt het overleg tussen de overheid en de maritieme sector zich in een laatste fase. De inzet is er op gericht om de Green Deal op 11 juni 2019¹ te ondertekenen. In het AO Maritiem op 29 mei aanstaande zal ik u informeren over de laatste stand van zaken.

In het kader van de totstandkoming van deze Green Deal zijn in opdracht van IenW door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) studies uitgevoerd naar de innovatiestructuur voor de toepassing van elektrische voortstuwing in de binnenvaart (mei 2018) en het instrumentarium van de Rijksdienst, de Europese Unie en provincies voor verduurzaming van de binnenvaart (december 2018).²

Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen

Vanuit uw Kamer zijn verschillende vragen gesteld over het voorstel voor de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen³ (RNZ) en het bijbehorende voorstel voor de Aanpassingswet Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen⁴, die bij uw Kamer aanhangig zijn. De mogelijke gevolgen voor zeevarenden als een schip tijdelijk wordt geëxploiteerd onder een andere vlag (zogenaamde bareboat-out) vraagt bijzondere aandacht. Teneinde een gedragen voorstel aan de Kamer toe te zenden, is mijn Ministerie daarover in gesprek met de redersvereniging en de zeevarendenvakbond. Ook wordt nog gewerkt aan de beantwoording van de vragen van de Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat in het nader verslag⁵ bij het voorstel voor de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen. Deze wordt nog afgestemd met de andere betrokken Ministeries.

Mijn planning is om een tweede nota van wijziging, de nota naar aanleiding van het nader verslag bij de Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen en de nota naar aanleiding van het verslag bij de Aanpassingswet Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen, tezamen in het najaar van 2019 aan uw Kamer aan te bieden.

Geschil over maritieme hulpverlening tussen bergers en KNRM

Er is al geruime tijd een discussie gaande tussen KNRM en bergingsbedrijven over de wijze waarop de berging van kleinere vaartuigen op zee plaatsvindt.

De Tweede Kamer heeft de regering middels de motie van Aalst (PVV)/Von Martels (CDA)/Laçin (SP)⁶ opgeroepen om voorstellen te doen hoe gekomen kan worden tot een helder protocol binnen het kader: de reddingsmaatschappij redt, de bergers slepen en bergen en daarbij in ieder geval in te gaan op een duidelijke triage. Ter invulling van deze motie wordt onder leiding van IenW overleg gevoerd tussen de bergers, KNRM en de Kustwacht. Dit overleg is nog niet afgerond. Ik zal u nadat dit overleg is afgerond informeren over de uitkomsten ervan. Daarbij zal ik ook ingaan op de motie Laçin⁷ (SP), waarmee is opgeroepen om voor de situatie op het water te kijken naar plekken waar goede triage (bepalen van wijze van afhandeling van een hulpvraag) plaatsvindt.

¹ Conform de motie Schonis (D66). Kamerstuk 31 409, nr. 214

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/11/innovatiesysteemanalyse-van-elektrische-voortstuwing-in-de-binnenvaart>
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/11/verduurzaming-binnenvaart>

³ Kamerstuk 33 134, nr. 2

⁴ Kamerstuk 34 836, nr. 2

⁵ Kamerstuk 33 134, nr. 8

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 213

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 207

Uitvoering motie Visser/Van Helvert over de boetetarieven voor de binnenvaartsector

De motie Visser/Van Helvert uit 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 167) verzoekt de regering te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen en om de handhaving verder te uniformeren en de Kamer hierover te informeren. Zoals ik u in het AO van december 2018 heb gemeld, zijn er reeds een aantal maatregelen genomen. Zo wordt de boete voor natuurlijke personen gematigd met 50%. Dit is vooral gunstig voor de kleinere schepen. Ook is de tijd voor het indienen van een zienswijze verdubbeld naar vier weken. Hoewel de ILT de afgelopen jaren veel inspanningen heeft geleverd om het toezicht verder te uniformeren, blijkt dat door het grote aantal toezichthoudende diensten van ook nog eens verschillende overheidsniveaus lastig. Met de betrokken partijen zal worden besproken hoe het proces kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door de regierol van de ILT te versterken. Ik zal u dit najaar berichten over de stappen die zijn gezet.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga