

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

591

Vragen van het lid **Stoffer** (SGP) aan de Ministers van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Inspectie: marine mag geen marineschepen in marinehaven laten afmeren»* (ingezonden 26 augustus 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Visser** (Defensie) (ontvangen 28 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 14.

Vraag 1

Kent u het bericht «Inspectie: marine mag geen marineschepen in marinehaven laten afmeren»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Beaamt u dat het een vanzelfsprekendheid moet zijn dat marineschepen kunnen aanleggen in een marinehaven zonder sancties?

Antwoord 2

Defensie heeft een grondwettelijke taak om zorg te dragen voor de nationale veiligheid. In de marinehaven van Den Helder liggen marineschepen afgemeerd, waarvan een aantal operationeel gereed is om op ieder moment uit te kunnen varen. Daarbij moet Defensie zich ook houden aan de relevante wet- en regelgeving.

Vraag 3

Kunt u verduidelijken waarom het ILT desondanks een dwangsom heeft opgelegd?

¹ <https://marineschepen.nl/nieuws/Inspectie-marine-mag-geen-marineschepen-in-marinehaven-hebben-250820.html>

Antwoord 3

De ILT is verantwoordelijk voor het toezicht op de externe veiligheid en de naleving van milieuregels. Wanneer de ILT van oordeel is dat sprake is van een overtreding van relevante wet- en regelgeving, dan moet zij in beginsel handhavend optreden. In dit geval heeft de ILT geoordeeld dat het afmeren van marineschepen een activiteit is waarvoor een vergunning nodig is. Defensie deelt dit oordeel niet. De ILT beroept zich hierbij op jurisprudentie. Omdat de huidige vergunning uit 2012 volgens de ILT niet in het afmeren van marineschepen voorziet, heeft de ILT uiteindelijk een last onder dwangsom opgelegd.

Vraag 4

Kunt u nader aangeven waarom het ene Ministerie van mening is dat de marineschepen wel onderdeel uitmaken van de inrichting en het andere ministerie vindt dat dit niet het geval is?

Antwoord 4

Er is een omgevingsvergunning voor de inrichting van de Nieuwe Haven uit 2012. Defensie en de ILT verschillen van mening of de marineschepen daar wel of niet toe zouden moeten behoren. Dit verschil van mening komt voort uit een andere interpretatie van het juridische begrip «inrichting».

Vraag 5

Welke gevolgen kan het vereisen van een omgevingsvergunning voor het aanmeren van marineschepen hebben voor het functioneren van de marinevloot?

Antwoord 5

Om mogelijke nadelige gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen, is er wet- en regelgeving in Nederland. Ook Defensie moet binnen dit kader opereren. Voor de inrichting van de Nieuwe Haven heeft Defensie daarom een omgevingsvergunning. De inrichtingsgrens is in de huidige vergunning bepaald op de kade en de activiteit van het afmeren van marineschepen is daarmee niet vergund.

Defensie onderzoekt momenteel welke maatregelen ter beperking van eventuele nadelige externe veiligheids- en/of milieugevolgen nodig en mogelijk zijn wanneer de marineschepen onderdeel zouden uitmaken van de inrichting.

Het is de intentie van zowel Defensie als de ILT om oplossingen te vinden die borgen dat Defensie op veilige wijze de grondwettelijke taken kan uitvoeren.

Vraag 6

Hoe waardeert u deze potentiële gevolgen?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Kunt u garanderen dat eventuele vergunningverlening in geen enkele opzicht negatieve effecten zal hebben voor het functioneren van de marinevloot en bijbehorende havenfaciliteiten?

Antwoord 7

Voor de ILT en Defensie staat een omgevingsvergunning waarbij de veiligheid en de gezondheid van de omwonenden en de omgeving geborgd zijn en de inzetbaarheid en paraatheid van de krijgsmacht verzekerd zijn, voorop.

Vraag 8

Kunt u ervoor zorgen dat deze dwangsom definitief van tafel gaat en dat eventuele vergunningen onverwijld afgegeven worden?

Antwoord 8

De ILT is als Rijksinspectie onafhankelijk in haar optreden, waarbij ze zich dient te houden aan wettelijke kaders en procedures. Dit geldt zowel voor het toezicht en handhaving als voor vergunningverlening. Bij constatering van een overtreding heeft de ILT de beginselplicht om handhavend op te treden.

In dit geval heeft dat uiteindelijk geleid tot een last onder dwangsom. Conform de uitspraak van de voorzieningenrechter zijn de ILT en Defensie in goed overleg om vast te stellen welke maatregelen nodig en mogelijk zijn ter beperking van eventuele nadelige externe veiligheids- en/of milieugevolgen om tot een aanvraag voor een omgevingsvergunning te komen. Na indiening van de aanvraag start de ILT het proces van vergunningverlening conform de daarvoor geldende procedures en termijnen.

Vraag 9

Kunt u een zo volledig mogelijke schets geven van de gang van zaken in het onderhavige dossier in de afgelopen tien jaar? Welke stappen zijn precies gezet en wat was daarbij de betrokkenheid en inzet van respectievelijk de Haven Den Helder, Inspectie Leefomgeving en Transport, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie en eventuele andere betrokken overheden?

Antwoord 9

Hieronder volgen op hoofdlijnen de belangrijkste stappen in dit dossier: De omgevingsvergunning voor de inrichting Nieuwe Haven in Den Helder is op 3 mei 2012 door de toenmalige Minister van VROM verleend. Medio 2016 heeft de ILT naar aanleiding van haar bevindingen tijdens verschillende inspecties aan Defensie schriftelijk meegedeeld dat de vergunning uit 2012 niet dekkend is, omdat de afgemeerde marineschepen daar niet onder zijn begrepen. De ILT heeft Defensie daarom gevraagd voor afgemeerde marineschepen een vergunning aan te vragen met ook een risicoanalyse van de aan boord van de afgemeerde marineschepen opgeslagen munitie. Hierna hebben op ambtelijk niveau veelvuldig gesprekken plaatsgevonden tussen de ILT en Defensie, waarbij ook de landsadvocaat werd betrokken, waarbij duidelijk werd dat beide partijen in de kern het inrichtingenbegrip verschillend interpreteren. Ondanks het verschil van inzicht over de vraag of een omgevingsvergunning nodig is voor de afgemeerde marineschepen, heeft Defensie in 2017 TNO benaderd of het mogelijk was om de hierboven genoemde risicoanalyse uit te voeren. Medio 2018 bleek dat TNO voor de activiteit «munitie aan boord van afgemeerde schepen» niet kon terugvallen op reeds bestaande methodieken en hiervoor een speciale berekeningsmethodiek diende te ontwikkelen. Naar aanleiding van de risicoanalyse van TNO (2018) heeft Defensie vooruitlopend op de definitieve risicoanalyse mitigerende maatregelen getroffen waarop de Rijkshavenmeester toezicht houdt. Handelend vanuit haar beginselplicht om handhavend op te treden tegen geconstateerde overtredingen, heeft de ILT begin november 2018 aan Defensie meegedeeld voornemens te zijn een last onder dwangsom op te leggen. Hiertegen heeft Defensie een zienswijze ingediend. Op 30 januari 2019 heeft de ILT de last onder dwangsom opgelegd waarbij Defensie het zonder vergunning afmeren en aanwezig hebben van schepen in de Nieuwe Haven uiterlijk 1 september 2019 diende te beëindigen of voor die datum een ontvankelijke aanvraag om een omgevingsvergunning diende aan te vragen. Defensie heeft tegen de last onder dwangsom bezwaar gemaakt. Ook in deze periode hebben de ILT en Defensie op ambtelijk niveau voortdurend overleg gevoerd. Deze overleggen betroffen onder meer de voortgang van de risicoanalyse van TNO en de voortgang van de overige voorbereidingen van een vergunningsaanvraag, waarin ook andere milieuaspecten aan de orde zijn zoals geluid en emissies. Medio december 2019 heeft TNO de eerder genoemde risicoanalyse in concept opgeleverd en gedeeld met de ILT. In deze periode heeft de ILT de beslistermijn op het bezwaar en de begunstigingstermijn tweemaal verlengd tot uiteindelijk 1 juni 2020. In augustus 2020 heeft de ILT aanvullende vragen gesteld naar aanleiding van de concept-risicoanalyse, waardoor deze nog niet definitief is. Defensie voerde ondertussen ook gesprekken met de gemeente Den Helder, met het Ministerie van IenW en met het Ministerie van LNV, de partijen die betrokken zijn in het vergunningsverleningsproces. De ILT sprak hierover ook met het Ministerie van IenW. Op 19 mei 2020 heeft Defensie de ILT verzocht om de begunstigingstermijn nogmaals te verlengen. Op verzoek van de ILT heeft Defensie vervolgens op 29 mei 2020 een plan van aanpak voor de geluidsonderzoeken van TNO ingediend. Op 3 juni 2020 heeft de ILT het bezwaar van Defensie ongegrond verklaard en het eerdere verzoek om de begunstigingstermijn nogmaals te verlengen afgewezen. Defensie heeft beroep ingesteld tegen het besluit op

bezwaar en een voorlopige voorziening gevraagd. De zitting bij de voorzieningenrechter heeft plaatsgevonden op 30 juli 2020. De voorzieningenrechter heeft op 13 augustus 2020 uitspraak gedaan en de last onder dwangsom geschorst tot 1 januari 2021. De ILT en Defensie zijn nog steeds met elkaar in overleg om – naast de juridische procedure bij de rechtbank – onderling zo snel mogelijk tot een oplossing te komen. Er kan nog niet worden vastgesteld dat de vergunningaanvraag op 1 december 2020 compleet zal zijn, omdat TNO naar het zich laat aanzien het rapport over het voor de vergunningaanvraag benodigde geluidsonderzoek dan nog niet heeft afgerond.

Vraag 10 en 11

Hoe waardeert u het feit dat twee ministeries elkaar in de rechtszaal treffen over de interpretatie van de regelgeving van dezelfde rijksoverheid? Deelt u de mening dat deze situatie in de toekomst voorkomen moet worden?

Antwoord 10 en 11

Defensie en de ILT streven er altijd naar om eerst in onderling overleg tot een gezamenlijke oplossing te komen. Dat is in dit geval niet gelukt. Een stap naar de rechter is dan de laatste optie. Ongeacht de uitspraak van de rechter zullen wij gezamenlijk tot een oplossing willen komen voor een veilige uitvoering van de grondwettelijke taak van Defensie.