

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

## 4078

Vragen van het lid **Beckerman** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *nieuw gifschandaal in binnenvaart* (ingezonden 9 augustus 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 17 september 2021).

Vraag 1

Kent u het bericht «Binnenvaartschipper Daniël aan ramp ontsnapt: dodelijk gas aan boord»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het feit dat opnieuw drie binnenvaartschepen stilliggen omdat er hoge concentraties fosfine – een potentieel dodelijk gas – zijn aangetroffen? Erkent u dat de opvarenden aan een ramp zijn ontsnapt?

Antwoord 2

Dat er op drie schepen hoge fosfine concentraties zijn aangetroffen terwijl de schippers niet op de hoogte waren dat zij een gegaste lading aan boord hadden, is onacceptabel. De urgentie om zo spoedig mogelijk maatregelen te treffen om proberen te voorkomen dat een dergelijk incident zich weer voordoet, is evident. In de beantwoording van vraag 4 en 6 wordt ingegaan op de initiatieven die zowel door de verschillende departementen, de toelatingsautoriteit Ctgb<sup>2</sup>, de inspecties, NVWA en het bedrijfsleven worden ondernomen.

<sup>1</sup> RTL Nieuws, 29 juli 2021, Binnenvaartschipper Daniël aan ramp ontsnapt: dodelijk gas aan boord (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5245201/binnenvaartschipper-daniel-aan-ramp-ontsnapt-had-dodelijk-gas-aan>).

<sup>2</sup> College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen

### Vraag 3

Kunt u zich herinneren dat de SP-fractie u in 2019 vroeg in te grijpen nadat een schippersechtpaar op de intensive care was beland? Deelt u de mening dat herhaling had moeten worden voorkomen? Welke stappen zijn er tussen 2019 en nu gezet en door wie? Hoe kan het dat de verboden stof fosfine opnieuw is aangetroffen op drie schepen?<sup>3</sup>

### Antwoord 3

In december 2019 heeft zich een zeer ernstig incident voorgedaan op een binnenvaartschip waar de schipper en zijn vrouw ernstige gezondheidsschade hebben opgelopen door de aanwezigheid van fosfinedampen in hun lading diervoeder. In dat geval ging het om losse fosfidepillen die na overslag vanuit een zeeschip weer actief werden.

De oproep van de SP en VVD<sup>4</sup> is ons bekend en over de maatregelen die zijn genomen om herhaling te voorkomen, bent u op 31 maart jl. per brief<sup>5</sup> geïnformeerd. De genomen maatregelen zijn opgenomen in het «Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine» van de Havenbedrijven van de grote zeehavens dat op 1 januari 2021 van kracht is geworden. In het plan van aanpak staat de gassingsleider centraal en zijn voorwaarden gesteld die de basis vormen voor een goede afhandeling van gegaste ladingen uit zeeschepen.

Dat nu in juli 2021 opnieuw fosfine is aangetroffen in binnenschepen heeft een andere oorzaak dan het incident in 2019. In dit geval zijn de bestaande voorschriften voor het vervoer van een gegaste lading bij het vervoer per spoor niet gevolgd. Op de wagons en in de ladingsdocumenten stond niet aangegeven dat de lading gegast was. Daarom wist niemand bij de overslag van trein naar de binnenvaartschepen dat de lading was gegast met fosfine. Overigens zijn fosfine-genererende middelen niet verboden. Fosfine is een in Europa goedgekeurde werkzame stof, op basis waarvan in Nederland en in andere EU-lidstaten fosfine-genererende middelen zijn toegelaten voor het gassen van ladingen.

### Vraag 4

Wat gaat u doen om te zorgen dat nieuwe incidenten worden voorkomen?

### Antwoord 4

De veiligheid van het vervoer en de permanente verbetering daarvan is de kern van ons beleid, inclusief goede en adequate handhaving. Kijkend naar dit incident tijdens het vervoer van gegaste ladingen blijkt het essentieel dat bestaande regelgeving voor internationaal vervoer (wegvervoer, spoorvervoer, maritiem vervoer) correct wordt nageleefd zodat de relevante informatie voor de hele vervoersketen beschikbaar is. De ILT houdt daar toezicht op. Daarbij wordt sinds het incident in juli door ILT meer gericht gekeken naar overslag van ladingen van andere modaliteiten naar binnenvaart, waarbij ook fosfine metingen worden uitgevoerd.

Deze internationale regelgeving moet worden aangevuld met specifiek voor de binnenvaart op maat gemaakte transport-regelgeving voor agrarische producten die over de binnenvaart in bulk worden vervoerd. Met name het feit dat aan boord van binnenschepen wonen en werken niet van elkaar zijn te scheiden verdient hier bijzondere aandacht. Daartoe zijn eind augustus 2021 voorstellen ingediend, gecoördineerd met de Europese Commissie, bij de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Het betreft voorstellen over de herkenbaarheid van de schepen met gegaste bulkclading, ladingdocumentatie en opleiding van de bemanning. Naar verwachting zal een internationale werkgroep van experts, onder leiding van de initiatiefnemers Nederland en Duitsland, in januari 2022 een concept-regeling kunnen afronden. De bestaande EU-Richtlijn 2008/68/EG over Vervoer van Gevaarlijke Stoffen laat deze regeling na implementatie via de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen in Nederland ook gelden voor binnenlandse transporten.

<sup>3</sup> Aangangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2498.

<sup>4</sup> motie 31 409, nr. 280. Detail 2020D25695 | Tweede Kamer der Staten-Generaal

<sup>5</sup> kenmerk 31 409, nr. 311. Brief regering; Havengerelateerde maatregelen en voortgang aanpak voorkomen incidenten met fosfidetabletten in de binnenvaart – Zee- en binnenvaart – Parlementaire monitor

Op korte termijn zal door Ctgb worden gekeken naar mogelijkheden om voorschriften voor toepassing van fosfine-genererende biociden en gewasbeschermingsmiddelen aan te passen. Deze voorschriften zijn echter beperkt effectief in geval gegaste, maar niet ontgaste ladingen (internationaal) worden getransporteerd. Immers op de plaats van ontvangst van deze ladingen zijn die voorschriften niet meer beschikbaar en/of niet meer van toepassing, waardoor de kans groot is dat aanwijzingen in het wettelijk gebruiksvoorschrift over het ontgassen niet bekend zijn en dus ook niet gevolgd kunnen worden.

Daarnaast stuurt het Ministerie van LNV, mede namens IenW en Ctgb, in september een brief naar de Europese Commissie waarin wordt gepleit voor een op Europees niveau aangescherpt geharmoniseerd gebruiksvoorschrift voor fosfine producerende middelen in ladingen die op transport gaan. Verder juichen wij de initiatieven die het bedrijfsleven nu ontwikkelt toe. Het Comité van Graanhandelaren werkt aan standaard-clausules in ladingcontracten met betrekking tot de veiligheid van de lading in de transportketen en informatie in ladingbegeleidingsdocumenten. De sociale partners in de binnenvaart zijn bezig de huidige Arbocatalogus te herzien, gebaseerd op die recente branche RIE (Risico-inventarisatie en -evaluatie). In deze RI&E die in 2020 voor de binnenscheepvaart is vastgesteld, zijn de risico's van werken met gegaste lading opgenomen.

Vraag 5 en 6

Deelt u de mening van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) dat schippers onnodige risico's lopen? Herkent u dat het een enorm probleem is wanneer je niet zeker weet wat er in je lading zit?<sup>6</sup>

Wilt u ervoor zorgen dat schippers voortaan weten wat ze aan boord krijgen? Kunt u zorgen dat er gespecialiseerde controleurs (in het ruim) gaan meten welke gassen er in een lading zitten en dat aan de schipper bekend maken?

Antwoord 5 en 6

Schippers moeten informatie krijgen over eventuele gevaarseigenschappen van hun lading. Die informatie moet zijn opgenomen in de ladingdocumenten en de betrokken laadeenheden moeten ook correct worden gemarkeerd. Zo komen schippers te weten of de lading in een eerdere schakel in de transportketen gegast is. Dat is voor de veiligheid van het vervoer van het grootste belang. De verplichting om informatie over gevaarseigenschappen op te nemen in ladingdocumenten bestaat reeds lange tijd voor vervoer in alle modaliteiten. Als dit was nageleefd zou dit informatieprobleem zich niet op de drie schepen hebben voorgedaan.

Voor bulkgoederen die afkomstig zijn van een zeeschip en die worden overgeslagen naar een binnenschip bestaat er in de grote zeehavens een «Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine» die naar aanleiding van het incident in 2019 verder is aangescherpt. Binnenschepen worden pas beladen nadat met metingen is vastgesteld dat er geen gevaar is. Dan kan de schipper er van uitgaan dat de lading veilig is.

Voor het in Nederland vervoeren van gegaste bulkcladingen met binnenschepen die in het buitenland zijn beladen, wordt de keten gesloten met de ingediende voorstellen bij de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, zoals ook beschreven in antwoord 4. Daarmee wordt de juiste informatieverstrekking aan de schipper wettelijk vastgelegd.

Momenteel maken de ILT en NVWA een eerste analyse van de kwetsbaarheden in de vervoersketen. In het CD Toezicht en handhaving van 7 september jl. is toegezegd dat de Kamer eind 2021 deze ketenanalyse ontvangt van het transport van gevaarlijke stoffen en welke aanvullende maatregelen er mogelijk genomen moeten worden. Afhankelijk van de uitkomst van deze analyse zal worden bezien of er aanvullend (steekproefsgewijs) metingen in een scheepsruim nodig zijn en wie daarvoor verantwoordelijk is.

<sup>6</sup> RTV Utrecht, 30 juli 2021, Binnenvaartschip met ongedierte-gif in blijft voorlopig in Utrechtse haven ([www.rtvutrecht.nl/nieuws/3124231/binnenvaartschip-met-ongedierte-gif-in-blijft-voorlopig-in-utrechtse-haven.html](http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3124231/binnenvaartschip-met-ongedierte-gif-in-blijft-voorlopig-in-utrechtse-haven.html)).

#### Vraag 7

Klopt het dat na het ongeval in Nieuwegein protocollen weliswaar zijn aangepast, maar dat die alleen gaan over de overslag in de havens van Amsterdam en Rotterdam, terwijl deze lading is overgeslagen van trein op boot in Oss? Hoe gaat u zorgen dat overslag op alle plekken veilig verloopt?

#### Antwoord 7

Ja, de protocollen gaan over de overslag van lading van zeeschepen naar binnenvaartschepen in de grootste Nederlandse zeehavens van Rotterdam en Amsterdam. Het overgrote merendeel van overslag van met fosfidepillen gegaste ladingen vindt in deze havens plaats. In het Rijkshavenmeesteroverleg van 6 juli jongstleden is gevraagd of ook andere zeehavens vergelijkbare maatregelen willen nemen. Hier is positief op gereageerd. Bij overslag uit een trein geldt internationale spoorregelgeving met betrekking tot correcte markering en documentatie die had moeten worden nageleefd. Zie het antwoord op vraag 6 voor de voorgenomen maatregelen die de hele keten moet gaan sluiten.

#### Vraag 8

Kunnen de opdrachtgevers voor deze lading verantwoordelijk worden gehouden? Zo ja, welke stappen worden door wie gezet?

#### Antwoord 8

Als basisregel geldt dat de afzender van de lading verantwoordelijk is voor de juiste classificatie van de lading. Onjuiste classificatie kan leiden tot civielrechtelijke, bestuursrechtelijke of strafrechtelijke stappen. Of er civielrechtelijke stappen worden gezet is aan de betrokken marktpartijen. Naleving door ILT valt onder bestuursrechtelijke stappen en uitspraken over mogelijk strafrechtelijk optreden zijn voorbehouden aan het Openbaar Ministerie. Zie daarover ook het antwoord op vraag 9.

#### Vraag 9

Is of wordt er opnieuw onderzoek ingesteld naar dit nieuwe incident met fosfine? Is de inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (inspectie SZW) betrokken? Gaat het Openbaar Ministerie (OM) vaststellen of er sprake was van een strafbaar feit?

#### Antwoord 9

In de transportdocumenten en etikettering van de goederen die per trein werden vervoerd, was niet aangegeven dat de lading/containers gegast waren. Toen er bij de overslaglocatie werd geconstateerd dat er fosfinegas in de lading zat (door het afgaan van een fosfinemeter) is er melding gedaan aan de inspectiediensten en is de Inspectie SZW (net als in 2019) ter plaatse onderzoek gaan doen. Vervolgens zijn de werkzaamheden in de stuurhuizen en in de machinekamers van de 3 binnenvaartschepen stilgelegd (en de werkzaamheden in een silo waar al een deel van de gegaste lading was gelost) om de gezondheid en veiligheid van werknemers te borgen. Inmiddels zijn de stilleggingen opgeheven. De ILT heeft bij een volgend treintransport van dezelfde vervoerder geconstateerd dat er wederom sprake was van gegaste lading, zonder de benodigde documentatie en kenmerken. Er loopt in opdracht van de Officier van Justitie nu een strafrechtelijk onderzoek, waarin de landelijke eenheid van de politie de regie heeft. De ILT deelt kennis over de regelgeving van het RID (vervoer gevaarlijke stoffen per trein) en waar nodig andere transportregelgeving. Andere toezichthouders kunnen op een later moment op basis van hun expertise ook bij het onderzoek betrokken worden.

#### Vraag 10

Zijn er tussen 2019 en nu incidenten geweest met biociden?

#### Antwoord 10

De ILT en Inspectie SZW hebben tussen 2019 (na het incident met binnenvaartschip «ms Fox») en nu (incident met drie binnenvaartschepen) geen incidenten met biociden en/of gewasbeschermingsmiddelen in lading geconstateerd.

Navraag bij het Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC) leert dat daar in 2020 drie meldingen van incidenten gerelateerd aan gegaste lading zijn gedaan, en in 2021 één – namelijk het recente incident met de drie binnenvaartschepen. In 2020 ging het in twee gevallen om een incident met blootstelling aan fosfine, één vanuit een scheepslading bij het overslaan en een ander waarbij een persoon werd blootgesteld aan fosfinedamp vanuit een aangrenzende schip. In een ander geval ging het om blootstelling aan formaldehyde na het openen van een container. Van formaldehyde staat in deze casus niet vast of het als gewasbeschermingsmiddel/biocide is toegepast, of uit een product afkomstig was. Omdat het hier uitsluitend om gemelde incidenten gaat, zou het daadwerkelijk aantal incidenten hoger kunnen liggen.

Bij het NVIC wordt melding gedaan door professionele hulpverleners bij (vermoedelijke) vergiftigingen. Deze meldingen worden niet doorgestuurd naar de ILT (of Inspectie SZW) en zijn ook maar beperkt bruikbaar voor de uitvoering van risicogericht toezicht. Bij een melding wordt de plaatsnaam van een incident of melding en de toxische stof geregistreerd. Persoonsgegevens die zouden kunnen leiden naar mogelijke overtreeders kunnen niet worden gedeeld, omdat dit medisch-vertrouwelijke gegevens zijn. De geaggregeerde meldingen van het NVIC sluiten aan op het huidige beeld van de ILT en geven daarom geen aanleiding om het toezicht anders in te vullen. Zoals eerder aangegeven in de beantwoording van vragen 5 en 6 zal, afhankelijk van de eerste analyse van de kwetsbaarheden in de vervoersketen door ILT en NVWA, worden nagegaan of, en welke aanvullende maatregelen er mogelijk genomen moeten worden.