

Vergaderjaar 2010–2011

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veiligheid van de vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 62

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2011

Naar aanleiding van het mondelinge vragenuur van 25 januari 2011 (Handelingen II 2010/11, nr. 43, item 3, blz. 4–5) en de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 3 maart 2011 heeft u mij verzocht uw Kamer schriftelijk te informeren over de toezegging omtrent de stremming van de Rijn bij de Loreley vanwege het ongeval met het motortankschip Waldhof in januari en februari 2011. In het bijzonder vraagt de vaste commissie naar de resultaten van in 2007 gemaakte afspraken en naar de inzet van Nederland in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) om in de toekomst in geval van incidenten sneller en effectiever een vrije doorvaart te kunnen garanderen.

Na het ongeval met de Excelsior in maart 2007 op de Rijn bij Keulen heeft de CCR een werkgroep ingesteld om te komen tot een calamiteitenplan en het stand-by hebben van bergingsmaterieel op strategische locaties langs de Rijn. In 2008 heeft de IVR (voorheen Internationale Vereniging Rijnschepenregister) toegezegd op haar website een overzicht te zullen publiceren over langs de Rijn beschikbare reddingsmiddelen en is door Duitse vaarwegbeheerders toegezegd bergingsmaterieel beschikbaar te stellen op strategische locaties langs de Rijn. Ik heb geconstateerd, dat de Duitse vaarwegbeheerders weliswaar, ook voorafgaand aan het ongeval met de Waldhof, werken aan draaiboeken in geval van calamiteiten, maar dat bovengenoemde acties tot op heden onvoldoende resultaat hebben laten zien.

Ik wil hierbij benadrukken dat de CCR géén formele bevoegdheden met betrekking tot het vaarwegbeheer op de Rijn heeft, en dat het uitvoeren van dergelijke maatregelen de eigenstandige verantwoordelijkheid is van de betreffende vaarwegbeheerder in elk van de Rijnsoeverstaten. Waar in Nederland Rijkswaterstaat als centrale beheerder voor het hoofdvaarwegennet optreedt, is in Duitsland het vaarwegbeheer van de Rijn in sterke

mate gedecentraliseerd naar meerdere «Wasser- und Schifffahrtsdirektionen». Het ontbreken van een nationaal vaarwegbeheer in Duitsland bemoeilijkt het ondernemen van gecoördineerde actie met betrekking tot calamiteitenaanpak op de Rijn.

Wel is in 2009 in de CCR een besluit genomen over een internationale communicatie- en waarschuwingsprocedure. Daarmee werd gerichte en regelmatige informatieverstrekking over eventuele stremmingen aan de bevoegde autoriteiten van de desbetreffende sectoren van de Rijn en aan de verkeersposten gerealiseerd. De bevoegde autoriteiten en verkeersposten kunnen zich zo een beeld vormen van de situatie die zou kunnen ontstaan in geval van een calamiteit, en van de eventuele gevolgen daarvan voor de continuïteit van de scheepvaart.

Ik ben met uw Kamer van mening dat voor de toekomst zo veel mogelijk voorkomen moet worden dat een ongeval op de Rijn tot een langdurige stremming leidt. De Nederlandse Rijnvaartcommissarissen hebben daarom de voorbije maanden in de CCR regelmatig aandacht gevraagd voor een adequaat calamiteitenmanagement op de Rijn. Binnen de CCR zijn inmiddels, zowel met de lidstaten als met het betrokken bedrijfsleven, diverse bijeenkomsten gewijd aan de te trekken lessen uit het ongeval met de Waldhof.

Door de Duitse overheid is kort na het ongeval een onderzoek gestart naar de mogelijke toedracht. Resultaten van dit onderzoek worden eind 2011 verwacht. Tussen CCR lidstaten en bedrijfsleven bestond brede overeenstemming dat de noodzaak van een eventuele aanscherping van regelgeving bezien zal worden op basis van de resultaten van het Duitse onderzoek.

Voor wat betreft de zekerstelling van de Rijn als scheepvaartroute heeft het optreden van de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen er toe geleid, dat op 29 mei 2011 in de plenaire vergadering van de CCR een protocol is aangenomen, waarin het CCR secretariaat door de vijf lidstaten wordt opgeroepen voorstellen te doen met betrekking tot het zeker stellen van de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg.

Naast acties in het kader van de CCR zijn door mijn ministerie inmiddels ook bilateraal gesprekken gevoerd met de Duitse autoriteiten. Eerste resultaat van die gesprekken is dat delegaties van beide landen kort na de zomer met elkaar het calamiteitenmanagement op zowel het Nederlandse als het Duitse deel van de Rijn zullen bespreken, en zullen bezien welke verbeteringen hierin mogelijk zijn.

Overigens is een wekenlange stremming van de Rijn in Nederland moeilijk voorstelbaar, omdat veelal een omvaarroute beschikbaar is, bergingsmaterieel snel ter plaatse is en de karakteristieken van de vaarwegen zodanig zijn dat het in de meeste gevallen mogelijk zal zijn de berging zeer snel uit te voeren en de scheepvaart te hervatten. Incidenten in het verleden hebben laten zien dat in de meeste gevallen de scheepvaart binnen enkele dagen kan worden hervat.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus