

De voorzitter van de Tweede Kamer
de Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

Doorkiesnummer

-

-

Datum

Bijlage(n)

2 september 2008

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

RWS/SDG/NW2008/776/67100

2070822230

Onderwerp

Kamervragen over de borging van de veiligheid op het water rond de Waddeneilanden

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken de antwoorden toekomen op de vragen van de leden Jacobi en Kuiken over de borging van de veiligheid op het water rond de Waddeneilanden.

1. Herinnert u zich uw antwoorden van 8 februari 2008 op vragen van de heer Poppe over containervervoer op schepen en die van 9 april 2008 op vragen van de heer De Rouwe over de vernieuwing van het vuurtorentoezicht?1

1. Ja.

2. Deelt u de mening dat het potentiële gevaar dat van lading uitgaat in de eerste plaats bepaald wordt door de aard van de lading en in mindere mate door de vorm van vervoer? Wilt u in dat kader overwegen om voor alle gevaarlijke stoffen de noordelijker vaarroute verplicht te stellen? Zo neen, waarom niet?

2. Het gevaar dat van de lading uitgaat wordt bepaald door de intrinsieke stoffeigenschappen daarvan. Het uiteindelijke risico dat het transport van die gevaarlijke lading oplevert, wordt beperkt door het stellen van eisen ten aanzien van de verpakking, de tanks, de stuwage of het scheepstype. De vorm van vervoer speelt dan ook wel degelijk een zeer belangrijke rol bij het beperken van de risico's die voortvloeien uit het transport van gevaarlijke stoffen. De strenge eisen die aan de vorm van vervoer van gevaarlijke stoffen worden gesteld zijn in een internationaal

1 Aanhangsel Handelingen nrs. 1263 en 1990, vergaderjaar 2007-2008

RWS/SDG/NW2008/776/67100

kader vastgesteld (in de International Maritime Organisation) en vastgelegd in de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code).

Voor wat betreft het verplicht stellen van de noordelijker vaarroute wil ik allereerst refereren aan de antwoorden van 8 februari 2008 op de vragen van de heer Poppe over containervervoer. Ik heb daarin onder meer aangegeven dat toen de oostelijke tak van het Friesland routersysteem en de westelijke aanloop naar de Duitse bocht tot stand kwamen, destijds zorgvuldig is afgewogen welke schepen verplicht deze routes zouden moeten volgen. Als schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren zonder meer verplicht zouden worden van genoemde route gebruik te maken, zou dat bijvoorbeeld betekenen dat, mede met het oog op handhaafbaarheid, alle containerschepen die route zouden moeten volgen, omdat er een gerede kans is dat er een container met gevaarlijke stoffen aan boord is. Dit zou vervolgens weer een aanzienlijke toename van het scheepvaartverkeer in die route betekenen. Dit in aanmerking genomen en mede gezien het belang die de vorm van vervoer speelt bij het reduceren van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen, overweeg ik op dit moment niet een verplichtstelling van de genoemde vaarroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in de IMO aan de orde te stellen.

Uiteraard blijf ik alert en mochten de omstandigheden daartoe aanleiding geven, dan zal ik opnieuw een afweging maken.

3. Wat ziet u als de voor- en nadelen van een, door betrokkenen voorgesteld, systeem van chipidentificatie voor containers waarmee verloren containers snel kunnen worden opgespoord? Wilt u invoering van een dergelijk systeem bevorderen? Zo nee, waarom niet?

3. Allereerst merk ik op dat de Kustwacht thans overboord geslagen containers zowel in vaarroutes op de Noordzee als met gevaarlijke stoffen, in bijna alle gevallen succesvol weet te lokaliseren. Desondanks is het voordeel van een door u genoemd identificatiesysteem evident: een container kan snel opgespoord worden.

Los van de voor- en nadelen en de technische beschikbaarheid ervan kan een dergelijk systeem naar mijn mening alleen werken als dit in internationaal verband wordt ingevoerd. Immers, een nationale maatregel kan juridisch alleen van toepassing zijn op containers die in Nederland worden geladen of gelost. Containers die aan boord blijven als doorvoerlading of containers aan boord van schepen die geen Nederlandse haven aandoen vallen buiten zo'n maatregel. Bovendien zal invoering op nationaal niveau vanwege de kosten en het benodigde omvangrijke logistiek- operationele proces naar verwachting uitwijkgedrag van de schepen naar nabij gelegen buitenlandse havens in de hand werken en daarmee het level-playing field aantasten. Het aanbrenge van transponders op containers is in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tijdens beraadslaging hierover in mei van dit jaar aan de orde geweest, maar er blijkt nog geen brede internationale steun voor te zijn. De reden hiervoor is allereerst nog niet opgeloste technische problemen. Daarnaast blijken bestaande systemen mede als gevolg van de technische problemen op dit

RWS/SDG/NW2008/776/67100

moment geen meerwaarde te hebben voor de sector, terwijl die wel verantwoordelijk zouden moeten zijn voor de kosten en het onderhoud. Internationale steun kan toenemen indien in de toekomst dergelijke systemen technisch verbeteren en de systemen voldoende meerwaarde hebben voor de hele logistieke keten. Met name moet de ontvangst van een signaal van gezonken containers, het volgen van de lading en de koppeling aan ladinginformatie mogelijk zijn tegen aanvaardbare kosten.

Ik volg de internationale ontwikkelingen op dit gebied nadrukkelijk en als de systemen in

technische zin haalbaar zijn, en deze daarmee ook een meerwaarde voor de sector kunnen hebben, zet ik mij in om dit in internationaal verband van de grond te krijgen.

Mijn nationale inzet ligt, zoals verwoord in de recente beleidsbrief zeevaart "Verantwoord varen en een vitale vloot", met name bij het voorkomen van het overboord slaan van containers. Ik wil hier in dit verband nog eens wijzen op het belang van het lashing@sea project, waarover ik u heb geïnformeerd in de antwoorden van 8 februari 2008 op de vragen van de heer Poppe, dat wordt uitgevoerd onder leiding van het Marin en voor een groot deel wordt gefinancierd vanuit het maritiem innovatiefonds. Als bereikt kan worden dat het aantal containers dat overboord slaat verder wordt gereduceerd, zal de meerwaarde van een opsporingssysteem afnemen. Uiteraard ben ik bereid zinvolle kosteneffectieve maatregelen, die het overboord slaan van containers kunnen voorkomen, te bevorderen.

4. Wat is de procedure die gevolgd wordt als er in het kader van (milieu)veiligheid snel containers geborgen moeten worden? Is er in het hele Waddengebied voldoende capaciteit beschikbaar om een dergelijke operatie snel en adequaat uit te voeren?

4. De Nederlandse overheid zet actief in op de verwijdering van containers met gevaarlijke stoffen uit het mariene milieu. Over het opruimen van de containers bestaan dan ook goede afspraken. Indien een schip verlies van containers meldt aan het Kustwachtcentrum, vindt er afstemming plaats tussen de Kustwacht en Rijkswaterstaat. Alle meldingen met een nautisch gevaar, een gevaar voor de openbare veiligheid, een milieugevaar en/of overige belangen (bijv. visserij kan met netten blijven haken aan een container) zijn aanleiding om onderzoek te gelasten alsmede de opruiming van de containers. De eigenaar wordt aansprakelijk gesteld en opgedragen een survey (zoektocht) uit te voeren om de container(s) te lokaliseren.

Inmiddels zal dan de inhoud van de container bekend zijn. Deze stringente aanpak wordt, zeker bij (mogelijk) gevaar voor de openbare veiligheid of milieugevaar, niet losgelaten. Tevens kan ik u melden dat er ruim voldoende capaciteit beschikbaar is in het gebied rond de Waddenzee om containers te verwijderen.

In dit verband wil ik ook het Coördinatieplan rampenbestrijding Waddenzee noemen.

Dit al langer bestaande plan wordt momenteel geactualiseerd door het platform genaamd Waddenexercitie ofwel Waddex. Dit is een multidisciplinaire werkgroep voor voorbereiding van bestrijding van rampen en crises op het Wad. Waddex werkt nauw samen met het landelijk project Waterrand en schenkt ook aandacht aan de problematiek van afgevallen lading, waaronder containers.

RWS/SDG/NW2008/776/67100

5. Kunt u uiteenzetten hoe in het vernieuwde toezichtstelsel op de Wadden belangrijke visuele signalen als vuur, rook en lichtkogels ontdekt en gevolgd kunnen worden? Kunt u garanderen dat de kwaliteit hiervan gelijk zal zijn aan de visuele waarneming die nu op de vuurtorens van Terschelling en Schiermonnikoog wordt gedaan?

5. In de nieuwe centrale wordt voor de visuele waarneming gebruik gemaakt van camera's, die de

door u genoemde signalen kunnen waarnemen. Er wordt voor gezorgd dat de camerabeelden minimaal hetzelfde resultaat bieden als het huidige visuele zicht; de apparatuur wordt na plaatsing uitgebreid getest als onderdeel van de bouw van de centrale. Ook wordt TNO ingeschakeld om de gevraagde kwaliteit te garanderen. De verwachting is dat de nieuwe apparatuur betere resultaten geeft.

6. Zal het nieuwe radarsysteem in staat zijn om ook kleine vaartuigen waar te nemen tijdens stevige zeevang? Welke technische voorzieningen zijn hiervoor getroffen en welke garanties kunt u op basis daarvan geven?

6. Op basis van de eisen in het contract levert het nieuwe radarsysteem sterk verbeterde prestaties ten opzichte van het huidige systeem. Het nieuwe radarsysteem heeft een detecterend vermogen dat voldoende is om een klein schip waar te nemen.

Bovendien is in het BPR (Binnenvaartpolitiereglement) geregeld dat op de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee een varende en geankerd klein schip bij slecht zicht een goed functionerende radarreflector moet gebruiken/ophangen.

7. Kunt u aangeven welke procedure gevolgd zal worden om te beoordelen of de nieuwe zeeverkeerscentrale de taken van de vuurtorens op Terschelling en Schiermonnikoog kan overnemen? Bent u bereid de Kamer bij die procedure te betrekken?

7. In mijn beantwoording van Kamervragen van de heer De Rouwe over de aanbesteding van de Zeeverkeerscentrale van 9 april 2008 heb ik aangegeven dat ik de eerder gedane toezegging door mijn ambtsvoorganger nakom, namelijk dat de daadwerkelijke overgang naar de nieuwe zeeverkeerscentrale pas plaatsvindt als onafhankelijk is vastgesteld dat ook de visuele component van de verkeersbegeleiding goed vanuit de nieuwe centrale kan worden meegenomen. Voor alle systemen (camera, radar en marifoon) zijn dan ook in het contract systeemeisen opgenomen. De leverancier zal met testresultaten moeten aantonen dat aan de eisen is voldaan.

RWS/SDG/NW2008/776/67100

TNO zal worden ingeschakeld om de functionaliteit te toetsen. Na de ingebruikname van de centrale op Terschelling vindt een evaluatie plaats. Ik zal u daarover ter zijner tijd informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa