

Vergaderjaar 2022–2023

36 331

Uitvoering van het op 3 mei 1996 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 1997, 302 en Trb. 2002, 222), zoals gewijzigd door het op 30 april 2010 te Londen tot stand gekomen Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, 1996 (Trb. 2010, 316) (Uitvoeringswet HNS-verdrag)

Nr. 5**VERSLAG**

Vastgesteld 10 mei 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave**blz.**

Inleiding / inhoud en noodzaak	2
Hoofdpijnen van het verdrag	2
(Financiële) gevolgen en administratieve lasten	2

1. Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Uitvoeringswet voor het HNS-Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in verband met het vervoer over zee van gevaarlijke stoffen (hierna: Uitvoeringswet) en hebben hierover geen verdere vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Uitvoeringswet en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de Uitvoeringswet en hebben hierover enkele vragen.

Inleiding

Inhoud en noodzaak

De leden van de GroenLinks-fractie onderstrepen belang, nut en noodzaak van wat in dit verdrag wordt beoogd: verbetering van de rechtspositie van slachtoffers inclusief maatschappij en milieu. Ook het neveneffect, een sterkere incentive voor (verzekeraars van) reders voor het verbeteren van de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen, is zeer welkom.

Hoofdpijnen van het verdrag

Gelijktijdige aanvaarding door België en Duitsland

De leden van de PVV-fractie vragen de regering naar de gevolgen indien België en/of Duitsland het verdrag niet of niet gelijktijdig aanvaardt.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar hoe de invoering van het verdrag in andere landen zal verlopen, met name in België en Duitsland. Gelijktijdige aanvaarding betekent niet automatisch eensluidende invoering van het verdrag. Ook zijn de leden benieuwd naar de effecten van de invoering in andere landen voor Nederland. Tevens horen deze leden graag hoe de voortgang van de invoering in andere landen zal worden gemonitord.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het een beschamende zaak dat het ruim 25 jaar heeft moeten duren voordat dit verdrag wordt geratificeerd. De Nederlandse regering stelt zelf het verdrag snel te willen aanvaarden, maar stelt ook een concurrentienadeel voor de milieubedreigende sector te willen voorkomen. Deze leden twijfelen er niet aan dat deze partijen, die allemaal internationaal opereren, eenzelfde lobby hebben gevoerd in alle andere betrokken landen, met als resultaat dat vrijwel niemand het verdrag nog heeft aanvaard. Iedereen heeft zich laten gijzelen door de belangen van de partijen die verantwoordelijk zijn voor het probleem dat moet worden opgelost.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat door de inzet van de Raad van de Europese Unie deze situatie nu wordt opgelost. Deze leden vragen de regering om binnenkort aan de Kamer te rapporteren welke andere internationale verdragen reeds lang op ratificatie wachten en wat hiervan de achtergrond is.

(Financiële) gevolgen en administratieve lasten

Effecten voor scheepseigenaren

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom een verzekeringscertificaat driehonderd euro kost terwijl dit, in het geval er een verzekering wordt afgesloten bij een bij de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) bekende en solvabele verzekeringsmaatschappij, slechts een administratieve handeling betreft.

Effecten voor ontvangers van HNS-stoffen

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering wat het effect is van de bijdrageplicht aan het HNS-fonds op de hoogte van de prijs van brandstof.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de drempelwaarden zich verhouden tot de financiële en incidentele risico's. Het ligt voor de hand dat grotere hoeveelheden tot grotere statistische risico's leiden, maar ook dat incidentele transporten tot relatief grote individuele risico's op ongelukken leiden, juist door het gebrek aan routine. Is hier rekening mee gehouden?

De voorzitter van de vaste commissie,
Tjeerd de Groot

Meedendorp
De adjunct-griffier van de commissie,