

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 156

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2017

Met het oog op het algemeen overleg van 6 juni a.s. en de nog openstaande moties en toezeggingen, ga ik hierna achtereenvolgens in op de stand van zaken met betrekking tot:

- Een meer samenhangend beleid (weg, spoor en water) voor de grote vervoersstromen;
- Registreren van schepen buiten kantooruren en verbetering van het scheepsregister;
- Het verbod op het gebruik van stookolie in het Arctisch gebied;
- Stimulering vergroening en risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid;
- De instelling van een taskforce voor behoud en uitbreiding van de CCV's¹ voor de maritieme sector;
- De certificering van Nederlandse traditionele en nieuw gebouwde zeilende passagiersschepen;
- De mogelijkheid van een Europees verbod op het lozen van gevaarlijke / giftige stoffen in Europese wateren;
- Een substantiële verhoging van de missiefinanciering van MARIN;
- Het betrekken van de Kustwacht als partij aan tafel waarmee afspraken gemaakt worden bij de bemiddeling over oplossingen, afspraken en toetsingsnormen;
- Nachtelijk snelvaren op de Wadden;
- Het bijstellen van toezicht- en inspectietarieven;
- De inventarisatie waar de aanleg van kademuren het vervoer van goederen via de binnenvaart mogelijk zou kunnen maken, en het hiervoor beschikbaar stellen van middelen uit Beter Benutten;
- Privacy in relatie tot AIS gegevens.

¹ Commercial Cruising Vessels, het gaat hier over superjachten

Meer samenhangend beleid (weg, spoor en water) voor de grote vervoersstromen

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 142) van de leden Jacobi en Belhaj over dit onderwerp kan ik u melden dat er wordt gewerkt aan een integrale goederenvervoer-visie. Naar verwachting wordt de visie deze zomer afgerond en aan uw Kamer gezonden.

Registreren van schepen buiten kantooruren en verbetering van het scheepsregister

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 147) van het lid Belhaj over dit onderwerp kan ik u melden dat, zoals aangegeven bij het VAO van 22 februari 2017 (Handelingen II 2016/17, nr. 56, item 6), het mogelijk is om buiten kantooruren in te vlaggen mits dit een aantal dagen van tevoren is aangekondigd. Dit is inmiddels ook besproken met een deel van de reders. De gehele werkwijze zal voor 1 juni op de website van ILT gepubliceerd worden. Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Naast deze verbetering is een aantal andere verbeteringen van het scheepsregister inmiddels doorgevoerd. De doorlooptijden voor de scheepsregistratie zijn in de loop van 2016 sterk verkort, naar gemiddeld 3 werkdagen. De website is verbeterd en alle relevante teksten en formulieren zijn nu in twee talen (Nederlands en Engels) beschikbaar. Ook is alle relevante wet- en regelgeving beschikbaar via de nieuwe applicatie NeRF (Netherlands Regulatory Framework), in het Nederlands en in het Engels. Tevens worden nu, ten behoeve van de versnelling van de ontwikkeling van nieuwe wetgeving, specifieke aanpassingen in de wetgeving uitgevoerd door taskforces, waarin de onderdelen van lenM nauw samenwerken. Ook zijn de overlegvormen aangepast, waardoor sneller besluiten genomen kunnen worden bij tegenstrijdige belangen. Ten slotte onderzoekt een extern onderzoeksbureau momenteel de voor- en nadelen, haalbaarheid en randvoorwaarden van een andere organisatievorm van het register, waarbij tevens gekeken wordt naar het (geheel of gedeeltelijk) beleggen van registratietaken bij een commerciële partij. Ik verwacht u de resultaten van dit onderzoek na de zomer te kunnen toezenden.

Verbod op het gebruik van stookolie in het Arctisch gebied

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 146) van de leden Belhaj en Van Veldhoven over dit onderwerp kan ik u het volgende melden: om het thema «het gebruik van zware stookolie als brandstof in het Arctisch gebied» op het werkprogramma van de IMO te krijgen, moet de milieucommissie van IMO hiervoor eerst een nieuwe «output» goedkeuren. De Verenigde Staten en Canada hebben voor de komende milieucommissie een voorstel opgesteld om het onderwerp te agenderen. Nederland heeft zich hierbij aangesloten en is mede-indiener van het voorstel. Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Na goedkeuring van dit voorstel door de milieucommissie kan dit thema inhoudelijk worden besproken en uitgewerkt, waaraan Nederland actief zal bijdragen.

Stimulering vergroening en risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid

In mijn brief van 23 september 2016 heb ik aangegeven in te zetten op een Europees «kredietgarantie-instrument» ter stimulering van financiering van groene investeringen in de scheepvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 124). In

dit kader ben ik verheugd u te kunnen melden dat 21 april jl. de European Investment Bank (EIB) en de ABN AMRO het instrument in gebruik genomen hebben. Dit «kredietgarantie-instrument» moet leiden tot een betere beschikbaarheid van financiering tegen aantrekkelijke voorwaarden (zoals een lager rentetarief) en valt onder het Europese Fonds voor Strategische Investerings (EFSI). Het gebruik ervan kan gecombineerd worden met Europese subsidieprogramma's als de «Connecting Europe Facility» (CEF). Met deze regelingen kan de Nederlandse en Europese maritieme industrie een internationale voorsprong verkrijgen bij het investeren in vergroening en duurzame innovaties. Het is nu aan de sector om hier gebruik van te maken.

Instelling van een taskforce voor behoud en uitbreiding van de CCV's voor de maritieme sector

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 135) van de leden Van Helvert, Jacobi en De Boer over dit onderwerp kan ik u het volgende melden:

Tijdens het overleg met uw Kamer heb ik aangegeven hoe ik invulling geef aan deze motie. De verbeteringen aan het scheepsregister vinden plaats (zoals eerder in deze brief beschreven) en in het onderzoek naar het scheepsregister komt ook de rol van het NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) aan de orde ten aanzien van de promotie. Zoals ik heb aangegeven is de taskforce een zaak van de sector zelf. Ik ondersteun de CCV's met het implementeren van de eisen uit de Large Yacht Code 3. Deze implementatie loopt mee met aanpassingen van de Regeling Veiligheid Zeeschepen, en vooruitlopend op die aanpassingen kan de Inspectie Leefomgeving en Transport nu al certificaten uitgeven in lijn met deze code. Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Certificering van Nederlandse traditionele en nieuw gebouwde zeilende passagiersschepen

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr.145) van de leden De Boer en Jacobi over dit onderwerp kan ik u het volgende melden:

Verzoek onderzoek keuring en certificering zeilende passagiersschepen door ILT

De motie verwijst naar de verandering in de internationale certificering van de categorie zeilende passagiersschepen. Vóór 1 oktober 2016 deed Register Holland (RH) alle inspecties voor de nationale certificaten en de voorinspectie ten behoeve van de internationale certificering van de zeilende passagiersschepen, waarbij ILT verantwoordelijk was voor de eindinspecties voor de internationale certificaten. Vanwege EU-verplichtingen is deze constructie niet meer mogelijk omdat RH geen EU-erkend bureau is (richtlijn 2009/45/EC). Dit betekent dat RH niet bevoegd is om de (voor)inspecties voor internationale certificaten uit te voeren. In plaats daarvan heeft, na een uitvraag onder kandidaten die aan de eisen van de EU-verplichtingen voldoen, RINA zich gemeld en is deze vervolgens aangewezen als klassenbureau voor alle certificering die deze schepen nodig hebben. Deze schepen kunnen voor de nationale certificering ook nog altijd terecht bij RH. Dit betekent dat er voor de nationale certificering in de praktijk geen veranderingen zijn. Er zijn geen concrete problemen bij de ILT bekend voor wat betreft de nationale certificering.

Voor internationale certificering moeten deze schepen (circa 35) nu naar RINA, in plaats van voorheen RH en ILT. Inmiddels loopt voor de meeste schepen het inspectieproces door RINA of is dit afgerond. Er zijn geen inhoudelijke problemen bekend bij deze overgang naar RINA en er zijn tot

op heden geen redenen om te veronderstellen dat schepen niet op tijd voor het nieuwe seizoen gecertificeerd zullen zijn. Wel is gebleken dat de kosten bij RINA (in een aantal gevallen flink) hoger zijn. ILT heeft dit onderzocht en heeft geconstateerd dat de tarieven die RINA vraagt marktconform zijn. Het gaat om een bureau dat EU-erkend is en daarmee moet voldoen aan alle internationale eisen. Daarom moet RINA meer kosten maken om aan de eisen te voldoen.

Het is door de internationale eisen niet meer mogelijk inspecties voor internationale certificaten te laten doen door een niet-EU erkend bureau. Dit betekent dat een terugkeer naar de situatie van vóór 1 oktober 2016, waarbij RH de voorinspecties deed, niet meer mogelijk is. De ILT deed voor deze categorie schepen vóór 1 oktober 2016 de keuring en certificering slechts in zeer beperkte mate zelf. Als de ILT zelf de schepen zou gaan keuren en certificeren betekent dit een structurele verhoging van de inzet bij de ILT van minimaal twee voltijds inspecteurs met specifieke kennis. In geval van kostendekkende uitvoering door de ILT zullen de kosten die de schippers moeten maken naar verwachting niet veel verschillen van de kosten in geval van certificering door RINA. Er is dus geen voordeel om deze certificering bij de ILT neer te leggen.

Verzoek bekijken verbetering standaard voor nieuwbouw zeilschepen

Sinds begin dit jaar is een traject gestart om het normenkader voor de zeegaande zeilschepen te evalueren en waar nodig te herzien. Daarbij wordt de sector nauw betrokken. Hoewel deze schepen, gelet op het bijzondere karakter niet geheel kunnen voldoen aan de internationale eisen voor passagiersschepen is het uitgangspunt dat het veiligheidsniveau van de nationale regels gelijkwaardig is aan internationale veiligheidseisen. Het voornemen is om vervolgens internationale acceptatie te verkrijgen voor deze standaard. Een ander deel van de evaluatie betreft de standaard voor bestaande zeilschepen. Gebleken is dat deze standaard op onderdelen verbetering behoeft. Voorstellen daartoe zullen in overleg met de bedrijfstak worden uitgewerkt. Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Europees verbod op het lozen van gevaarlijke /giftige stoffen in Europese wateren

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 149) van de leden Belhaj en Jacobi over dit onderwerp kan ik u het volgende melden: In IMO-verband wordt momenteel hard gewerkt aan een voorstel om de lozing van hoog viscositeit, stollende, drijvende stoffen (zoals paraffine) te verbieden. Daarbij zet Nederland, in lijn met de motie Belhaj/Jacobi, in op een snelle inwerkingtreding van dit verbod in West- en Noord Europa. Over dit laatste vindt momenteel ook overleg plaats met Europese landen.

Een lozingsverbod in alleen EU-regelgeving lijkt weinig kansrijk. Momenteel bestaat er geen lozingsregelgeving voor zeeschepen op EU-niveau en het draagvlak hiervoor is bij de Europese Commissie en overige lidstaten gering. Ten slotte is de effectiviteit van Europese regelgeving op dit gebied, mede door de aanstaande Brexit, minder groot. De IMO-route verdient daarom vanuit effectiviteit, haalbaarheid en tijdigheid de voorkeur.

Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Substantiële verhoging van de missiefinanciering van MARIN

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 141) van de leden Jacobi en De Boer over dit onderwerp kan ik u mededelen dat lenM, mede

namens betrokken departementen (Defensie en EZ) een brief hierover naar de Kamer zal sturen.

Momenteel wordt interdepartementaal overleg gevoerd in afstemming op de voorbereiding van de kabinetsreactie op de evaluatie van TO2 instituten, waarna de Kamer deze zomer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken.

Nachtelijk snelvaren op de Wadden

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 29 684, nr. 129) van de leden Aukje de Vries, Van Helvert en Jacobi over dit onderwerp kan ik u melden dat met de betrokken partijen is gesproken, waarbij het onderzoek en de daaruit voortvloeiende conclusie kritisch zijn bekeken.

De uitkomst van deze gesprekken en de daaruit volgende werkbare oplossing zijn als volgt:

- Voor schoolkinderen blijkt er geen probleem te bestaan, omdat zij van alternatief (niet snelvarend) transport over water gebruik kunnen maken.
- In het kader van de Wet natuurbescherming moet worden aangetoond dat nieuwe activiteiten geen negatieve effecten hebben. Het blijkt niet mogelijk om in het algemeen vast te stellen dat er geen negatieve effecten zullen optreden bij nachtelijk snelvaren op de Wadden. Voor ondernemers die kunnen aantonen dat in hun specifieke geval geen negatieve effecten zullen optreden, kan bij de vergunningaanvraag een zogenaamde Passende verklaring voor de betreffende route worden overlegd. Als de vergunning wordt verleend, zal de desbetreffende route daarbij als geschikt voor snelvaren worden aangewezen.

Ik beschouw de motie hiermee als uitgevoerd.

Betrekken van de Kustwacht als partij aan tafel waarmee afspraken gemaakt worden bij de bemiddeling over oplossingen, afspraken en toetsingsnormen

U heeft mij met motie Kamerstuk 31 409, nr. 138 van de leden Jacobi en Van Helvert verzocht om ook de Kustwacht te betrekken bij de bemiddeling tussen Noordgat en de KNRM. Die bemiddeling tussen Noordgat, de KNRM en de Kustwacht loopt en de gesprekken zijn constructief. Er is inmiddels in kaart gebracht waar de schoen wringt en op dit moment worden de mogelijkheden voor zowel korte als middellange termijn oplossingen voor het geschil verkend. Voor de zomer zal de mediator de resultaten terugkoppelen aan mijn ministerie, waarna ik uw Kamer zal informeren.

Bijstellen van toezicht- en inspectietarieven

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 144) van de leden de Boer en Jacobi over dit onderwerp kan ik u melden dat deze motie in lijn is met een eerdere toezegging van de Staatssecretaris van EZ (Kamerstuk 33 835, nr. 48) om een reactie te geven op de voorlichting door de Raad van State over de doorberekening van kosten door het Ministerie van Economische Zaken aan het bedrijfsleven, in het bijzonder ten aanzien van de huidige wijze van doorberekening van handhavings-, toezichts- en keuringskosten door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) (Kamerstuk 33 835, nr. 46). De motie wordt door de Staatssecretaris van EZ bij die reactie betrokken. Dit onderwerp is overigens door uw Kamer controversieel verklaard (Kamerstuk 34 707, nr. 13).

Inventarisatie waar de aanleg van kademuren het vervoer van goederen via de binnenvaart mogelijk zou kunnen maken, en het hiervoor beschikbaar stellen van middelen uit Beter Benutten

Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 34 550 A, nr. 31) van de leden De Boer, Jacobi en Smaling over dit onderwerp kan ik u het volgende melden:

Naast de motie Jacobi/Belhaj met betrekking tot samenhangend beleid voor de grote vervoersstromen (Kamerstuk 31 409, nr. 142, zie daarvoor elders in deze brief), die in algemene zin is verwerkt in het eindrapport van het MIRT onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost, is de motie De Boer (Kamerstuk 34 550 A, nr. 50) in het kader van een brede inventarisatie van mogelijke specifieke acties in dit onderzoek opgenomen, en conform eerdere toezegging zal dit eindrapport deze zomer richting uw Kamer worden verzonden.

Dit rapport bevat echter géén actieprogramma met een daarbij behorende governance en financiële inzet. Over het vervolg van het MIRT onderzoek (welke acties in het programma worden opgepakt, de prioritering van acties en de betrokken partijen) moeten de overheden, private partijen en kennisinstellingen nog nadere afspraken maken.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het nader op te stellen programma, onder voorwaarde van wederkerigheid.

Privacy in relatie tot AIS gegevens

Op grond van een vraag van de Autoriteit Persoonsgegevens, hoe wordt omgegaan met de privacy in relatie tot AIS gegevens, heb ik onderzoek laten uitvoeren door het bureau «Considerati». Deze week is het eindrapport van dit onderzoek definitief vastgesteld (zie bijlage²). Ik zal u zo spoedig mogelijk over de consequenties van het rapport informeren.

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

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl