

Vergaderjaar 2013–2014

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 64

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2014

In het algemeen overleg Scheepvaart van 10 juni 2014 heeft het Kamerlid De Rouwe mij gevraagd om een stand van zaken met betrekking tot openstaande moties en toezeggingen, in het bijzonder de motie over olielozingen, bediening op afstand en de vaargeul naar Ameland. Hieronder wordt de stand van zaken uiteengezet.

Motie Illegale olielozingen op zee

In de motie Dijkstra/Jacobi (Kamerstuk 30 195, nr. 37) wordt de regering opgeroepen de pakkans bij illegale olielozingen te vergroten, evenals de boetes voor dergelijke overtredingen te verhogen. Ik heb in het VAO van 21 mei 2013 (Handelingen II 2012/13, nr. 84, item 14) gemeld dat wat betreft de verhoging van de pakkans, het uit het oogpunt van effectiviteit van belang is om dit samen te doen met de ons omringende Noordzeelanden. Bij deze informeer ik u – zoals door mij ook is herbevestigd tijdens het AO Scheepvaart van 10 juni jl. – over de uitvoering van bovenstaande motie voor wat betreft het onderdeel «verhoging van de pakkans».

In mei 2014 is er internationaal overleg gevoerd met omliggende landen. Ik heb daarin aan de orde gesteld welke mogelijkheden nog aangegrepen of onderzocht kunnen worden om ook 's nachts effectiever te kunnen optreden. Uitgangspunt is dat handhaven technisch en juridisch haalbaar alsmede kosteneffectief moet zijn.

De uitkomst van dit internationaal overleg is dat ook de omringende landen geen mogelijkheden zien om effectiever op te treden tegen illegale lozingen. Er zijn namelijk geen doeltreffende technieken beschikbaar waarmee de pakkans bij nachtelijke lozingen kan worden verhoogd. In een aantal landen wordt wel gebruik gemaakt van of geëxperimenteerd met zogeheten olieboeien, maar de nachtelijke inzet van dergelijke boeien is technisch gezien erg complex vanwege de lage trefkans in het duister. Bovendien is de inzet van deze boei niet kosteneffectief; de kosten voor de aanschaf en inzet van de boei wegen niet op tegen de geringe opbrengst

vanwege de lage nachtelijke pakkans. Ook zijn er discussies over de bewijslast die met deze boeien verkregen wordt. Ik ben derhalve van mening dat er momenteel geen effectieve mogelijkheden zijn om de pakkans te vergroten.

Ik hecht eraan op te merken dat de dalende trend in het aantal olielozingen – zoals door mij gemeld in het algemeen overleg Noordzee en Wadden van 24 april 2013 – zich ook in het afgelopen jaar heeft voortgezet. Deze dalende trend is mede het gevolg van verbeterde technieken van olieseparatoren, aangescherpte internationale regelgeving en toezicht en handhaving. Desalniettemin blijft de ambitie van de overheid een zo gering mogelijke belasting van het milieu door een permanente verbetering van de milieuprestaties van de zeevaart, onder meer door het terugdringen van lozingen in het water.

Ik blijf daarom actief in gesprek met onze internationale partners teneinde toezicht en handhaving op gebied van olielozingen in de toekomst verder te verbeteren.

Inzake het boeteregime zal uw Kamer na het zomerreces nader worden geïnformeerd.

Toezegging betrekken partijen bij de eind evaluatie bediening op afstand.

Ik heb uw Kamer toegezegd om in 2014 een evaluatie uit te voeren van twee pilotprojecten – in Zeeland (project MOBZ) en Limburg (project Regiocentrale Zuid) waarbinnen bediening op afstand van grote sluisen wordt gerealiseerd. Met de evaluatie was beoogd de invoering van bediening op afstand te toetsen. De doorlooptijd van deze projecten hebben de afgesproken datum van de evaluatie overschreden zodat de evaluatie zal opschuiven.

Het project in Zeeland is vertraagd vanwege contractoverleg met de uitvoerende partij over oplevering conform bouwtechnische richtlijnen. Het project in Limburg is vertraagd mede door extra afstemming en re-engineering als gevolg van het toepassen van al opgedane leerervaringen uit de pilotprojecten voor bediening en besturing.

Ik zal een evaluatie opstellen zodra de pilotprojecten zijn afgerond. De huidige planning voor oplevering van evaluatieresultaten is 2016¹ (voor Limburg) en 2018/2019 (voor Zeeland). Bediening op afstand lijkt onverkort een goed instrument om bedientechische inrichtingen efficiënt te bemensen en van een economisch bruikbaar serviceniveau te voorzien. Ook de sector lijkt er nu meer aan gewend dan ten tijde van de gedane toezegging. Dat baseer ik op onder andere Koninklijke Schuttevaer die aangeeft dat bediening op afstand een goede manier is om kosten te besparen als Rijkswaterstaat deze op de juiste wijze uitvoert. De binnenvaartbranche is niet langer terughoudend om ook het noordelijk deel van de Maas en andere sluiscomplexen onder afstandsbediening te brengen.²

Op kleinere schaal wordt bediening op afstand binnen Rijkswaterstaat en bij andere vaarwegbeheerders al langere tijd toegepast. Ik heb in het kader van de versoeringen in het MIRT in het najaar van 2013 afspraken gemaakt met de regionale partijen over een vergezicht op een robuust bediend vaarwegennetwerk. Verdere realisatie van bediening op afstand

¹ 1 jaar na afronding realisatie bediencentrale

² Visie BLN-Koninklijke Schuttevaer op versoering voorzieningen schippers (dec 2013), bron www.koninklijkeschuttevaer.nl

is hierin voor mij optioneel. Ik wil dat voor het vergezicht niet uitsluiten omdat de evaluatie voor pilotprojecten nog niet gemaakt kan worden.

Als uitgangspunt blijf ik hanteren dat het invoeren van bediening op afstand op een betaalbare en veilige manier moet plaatsvinden en dat anders lokale vormen van bediening meer voor de hand liggen.

Vraag VVD over de vaargeul naar Ameland tijdens AO Waddenveren.

In het AO Waddenveren van 23 april 2014 (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 91) heeft uw Kamer mij om een reactie gevraagd over de bevaarbaarheid van de vaargeul naar Ameland. Eind vorig jaar is in de vaarroute tussen Ameland en Holwerd een drempel ontstaan. Deze drempel is voor het laatst in 2002 verwijderd maar is, nu mede door grote morfologische veranderingen in het geulenstelsel, teruggekeerd.

Om die verandering goed te monitoren wordt er iedere 1 tot 2 weken een dieptemeting uitgevoerd. Op grond daarvan besluit Rijkswaterstaat of baggeren noodzakelijk is. De praktijk heeft inmiddels uitgewezen dat afhankelijk van de weersomstandigheden er om de 3 tot 4 weken gebaggerd moet worden. Dit wordt ook zo uitgevoerd. Na een baggeractiviteit voldoet de locatie weer aan de afgesproken breedte en diepte.

Moties over kwaliteit scheepsbrandstoffen

Uw Kamer heeft vier moties aangenomen over de kwaliteit van scheepsbrandstoffen en het zogeheten «debunkeren» (Kamerstuk 33 450, nrs. 15, 16, 18 en 19). Voor de uitvoering van deze moties ben ik op dit moment nog in overleg met marktpartijen, buurlanden en Singapore. Na het zomerreces zal ik u informeren over de resultaten.

Toezegging trans-Europese Vervoersnetwerken TEN-T

In het algemeen overleg Scheepvaart op 10 juni 2014 werd gerefereerd aan mijn toezegging om uw Kamer nader te informeren over de aanvraag van TEN-T subsidies. Bij brief van 27 november 2013 bent u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 21 501-33 nr. 452)

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