

Vergaderjaar 2017–2018

34 757

Wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Verzamelwet IenM 2018)

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 3 oktober 2017

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ik dank de leden van de VVD-fractie, de CDA-fractie en de D66-fractie voor hun bijdragen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel B

De leden van de D66-fractie lezen dat met de wijziging van artikel 8.25dj, vierde lid, van de Wet luchtvaart verduidelijk wordt welke artikelen in geval een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven van toepassing zijn voor Schiphol en voor de deelnemende overige burgerluchthavens en vragen of dit betekent dat er in het verleden zaken zijn misgegaan. In reactie hierop merk ik op dat in het verleden geen zaken zijn misgegaan. Tot nu toe is geen sprake geweest van een gemeenschappelijk transparant systeem van tarieven, zodat de toepassing van artikel 8.25dj, vierde lid, van de Wet luchtvaart (en vóór 1 juli 2016 de toepassing van 8.25da, vierde lid, van de Wet luchtvaart) niet aan de orde is geweest. Evenmin is op dit moment gebleken van de wens voor een dergelijk systeem van tarieven. De mogelijkheid van een dergelijk systeem is desalniettemin via de Wet luchtvaart geregeld met het oog op een volledige implementatie van de richtlijn luchthavengelden.

Artikel I, onderdeel C

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd naar de mogelijkheid om een commissie regionaal overleg in te stellen in geval van een mogelijk toekomstig intensief gebruik van een helikopterluchthaven. Met de voorgestelde wijziging van artikel 8.58 van de Wet luchtvaart hoeven de provincies voor kleine luchthavens van regionale betekenis, zoals helikopterluchthavens, geen commissie regionaal overleg meer in te stellen. Provincies houden altijd de mogelijkheid om een commissie

regionaal overleg in te stellen. Bij een toekomstig intensief gebruik van een helikopterluchthaven zou de betrokken provincie zeker kunnen beslissen dat een commissie wordt ingesteld. Overigens zal – voordat een intensiever gebruik van een helikopterluchthaven mogelijk wordt – altijd een procedure tot wijziging van het betreffende luchthavenbesluit nodig zijn, met alle procedurele waarborgen van dien.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie een nadere toelichting op de stelling dat een commissie regionaal overleg geen toegevoegde waarde zou hebben voor een helikopterluchthaven. Zij vragen hoe de regering, wanneer deze verplichting komt te vervallen, voornemens is te borgen dat er in deze gevallen wel degelijk draagvlak wordt gecreëerd, zodat eventuele problemen achteraf kunnen worden voorkomen, en in welke vorm dat in de toekomst precies zal gebeuren.

Met de voorgestelde wijziging bestaat er geen verplichting meer om een commissie regionaal overleg in te stellen, maar de mogelijkheid om dat wel te doen blijft dus bestaan. Ook voor de provincies is regionaal overleg met belanghebbenden belangrijk. Het verzoek van de provincies om de instelling van een commissie niet meer verplicht te stellen was met name gericht op de helikopterluchthavens met een beperkt aantal bewegingen en een beperkt ruimtebeslag. Zoals in het hiervoor gegeven antwoord op de vraag van de leden al aangegeven zou de provincie in geval van een intensiever gebruik van een helikopterluchthaven zeker kunnen beslissen tot instelling van een commissie. Draagvlak voor de (verdergaande) ontwikkeling van een helikopterluchthaven zal overigens in eerste instantie worden bereikt via de procedure om te komen tot een (wijziging) van het betreffende luchthavenbesluit.

Voorts hebben de leden van de D66-fractie gevraagd of het voortbestaan van de reeds ingestelde commissies regionaal overleg voor de grotere luchthavens die onder de verantwoordelijkheid van de provincies vallen geborgd wordt.

Het verzoek van de provincies om de instelling van een commissie regionaal overleg niet meer verplicht te stellen was uitsluitend gericht op de helikopterluchthavens met een beperkt aantal bewegingen en een beperkt ruimtebeslag. De provincies onderkennen het belang van (het voortbestaan van) de commissies voor de luchthavens met een intensiever gebruik. Er is dan ook geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat het voortbestaan van die commissies in gevaar komt.

Artikel II, onderdeel 1

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd naar de gevolgen van deze wijziging van de Spoorwegwet voor de historische en toeristische spoorlijnen. In de beantwoording van vragen over het behoud van station Valkenburg door de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij van de leden Van Helvert, Von Martels, Nijkerken-de Haan en Middendorp is toegelicht aan welke eisen machinisten op historische en toeristische treinen die over het hoofdspoor rijden moeten voldoen (Tweede Kamer, Aangangsels Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2561). Ten aanzien van de onderhavige wijziging van de Spoorwegwet zijn twee zaken van belang. Ten eerste heeft deze alleen betrekking op machinisten die rijden over het hoofdspoor en niet op van het hoofdspoor afgesloten historische of toeristische lijnen. Ten tweede verandert er inhoudelijk niets aan de eisen waaraan machinisten moeten voldoen die over het hoofdspoor rijden. Zij dienen nog steeds te beschikken over een machinistenvergunning en over een bevoegdheidsbewijs. Ook verandert er niets aan de inhoud van deze documenten of aan de eisen waaraan de machinisten moeten voldoen om deze documenten te verkrijgen. Om het bevoegdheidsbewijs te verkrijgen heeft de machinist nog steeds voldoende

taalkennis en vakkennis nodig, alsmede vakbekwaamheid met betrekking tot het rollend materieel waarmee hij rijdt en de infrastructuur waarop hij rijdt. Met deze wijziging van de Spoorwegwet verandert alleen de persoon/personen die de beoordeling inzake vakkennis en vakbekwaamheid voor het bevoegdheidsbewijs afgeeft/afgeven. Die bevoegdheid komt bij de spoorwegondernemingen te liggen (onder toezicht van een erkende examiner), daar waar voorheen de Minister van Infrastructuur en Milieu hiervoor bevoegd was. Na wijziging van de Spoorwegwet worden de spoorwegondernemingen die vervoer verzorgen met historische en toeristische treinen op het Nederlandse hoofdspoorwegnet verantwoordelijk voor deze beoordeling inzake vakkennis en vakbekwaamheid. Hierbij is echter wel van belang dat het bevoegdheidsbewijs alleen afgegeven kan worden door een spoorwegonderneming die beschikt over een veiligheidscertificaat.

In de memorie van toelichting op de onderhavige wijziging van de Spoorwegwet is aangegeven dat het beoordelen van vakkennis en vakbekwaamheid door een mandaat van de Minister al is belegd bij de spoorwegondernemingen. Na overleg met de betrokken spoorwegondernemingen is echter besloten om voorlopig van een dergelijke mandatering af te zien. Het mandaat was bedoeld om, vooruitlopend op de onderhavige wetswijziging, zo snel mogelijk in de praktijk de taken bij de spoorwegondernemingen te beleggen. Een aantal spoorwegondernemingen heeft echter de wens uitgesproken om te wachten op de wetswijziging. Dit geeft hen langer de gelegenheid interne processen beter in te richten. Tot die tijd blijft de bevoegdheid tot het geven van bovengenoemde beoordelingen formeel berusten bij de Minister van IenM en in mandaat de VVRV.

Artikel III

De leden van de D66-fractie hebben nadere toelichting gevraagd over de bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu om handhavend op te treden, zodat kan worden voorkomen dat een biocide op de markt wordt aangeboden zonder dat in EU-stofdossier is geïnvesteerd. De huidige wetgeving verplicht al dat een biocide uitsluitend op de markt mag worden aangeboden indien er geïnvesteerd is in een EU-stofdossier. Bestuursrechtelijk of strafrechtelijk optreden in geval van overtreding was (naast de reeds toepasbare niet-bestuursrechtelijke interventies) reeds mogelijk, behalve in de specifieke situatie dat artikel 95 van de Biocidenverordening van toepassing was. Deze omissie is hersteld. Door de wijziging worden de interventiemogelijkheden van de ILT met betrekking tot artikel 95 verruimd en kan zij daar nu ook bestuursrechtelijk of strafrechtelijk sanctionerend optreden.

In het verleden is er één overtredingssituatie geweest die heeft geleid tot een waarschuwing aan een bedrijf.

Artikel IV

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd naar een toelichting bij de kosten als gevolg van de implementatie van de MRV-verordening. De totale geschatte kosten per schip van 6.705 euro per jaar betreffen inderdaad de kosten voor de implementatie van de MRV-verordening. Nederland verwacht echter vanwege drie redenen dat deze kosten lager kunnen uitvallen. Allereerst zullen reders veelal bredere raamcontracten afsluiten met verificateurs, waarmee kortingen op de tarieven kunnen worden bedongen. Daarnaast zijn de prijzen die deze verificateurs vragen de afgelopen periode gedaald. Ten slotte zijn de kosten voor het op te stellen MRV-monitoringplan slechts eenmalig voor het eerste jaar.

De kosten komen bovenop reeds bestaande administratieve lasten die met name voortvloeien uit IMO-verplichtingen op dit gebied (EEDI, SEEMP, Datacollectie voor brandstofverbruik). In MRV verband is de reder zelf verplicht eenmalig een monitoringplan op te stellen. Veel van de gevraagde meetgegevens worden echter door reders reeds bijgehouden. De gemiddelde totale administratieve lasten per jaar, per schip zijn daardoor voor de MRV-verordening relatief gering, maar onvermijdbaar te noemen.

De leden van de VVD-fractie vragen wat wordt bedoeld met een «redelijke termijn» en vragen hoe de Europese MRV-verordening reders van buiten de EU kan verplichten een conformiteitsdocument aan boord te hebben. Met redelijke termijn wordt een termijn van 2 à 3 maanden bedoeld. Deze wordt toegepast voor alle reders binnen en buiten de EU die EU-lidstaten aandoen. Deze termijn is in de regel billijk voor het op tijd verzorgen van een geldig document als het conformiteitsdocument.

Voorts hebben de leden van de VVD-fractie aangegeven graag te zien dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de «alignment» van de Europese MRV-verordening aan het systeem van de IMO. Daarop kan ik u antwoorden dat de Minister de Kamer tijdig zal informeren over ontwikkelingen en uitkomsten.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering de mening deelt dat, gezien de scheepvaart buiten de afspraken van het Klimaatakkoord in Parijs valt, dit soort regelgeving van groot belang is. Deze regelgeving is inderdaad van groot belang. Voorts vragen leden van de D66-fractie of de regering de mening deelt dat de houding bij handhaving niet getuigt van lik-op-stukbeleid. De scheepvaartsector heeft bij de IMO aangedrongen het terugdringen van de CO₂-uitstoot hoge prioriteit te geven. Dit mede omdat de transportmodaliteit Scheepvaart een van de laagste CO₂-uitstoot heeft per ton getransporteerde lading in vergelijking met andere transportmodaliteiten. De sector wil die positie blijven behouden. Er zijn dus kansen voor de scheepvaartsector vanwege deze positie. Bovendien is er een positieve marktprikkel om CO₂-uitstoot te reduceren, door efficiënter te varen, wat een reductie van kosten met zich meebrengt. De vraag is dus of fors handhaven in dit stadium nodig is. De MRV wordt in de komende jaren in lijn gebracht met het IMO CO₂-datacollectie systeem. Gedurende deze periode wordt bezien of striktere handhaving nodig is.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de extra inzet voor de ILT zich verhoudt tot de ILT-brede risicoanalyse (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 80). Ontegenzeggelijk heeft de taakstelling van de afgelopen jaren geleid tot vermindering van het budget. In een strategische analyse zijn de risico's voor de taken en domeinen van de ILT gewogen en gerelateerd aan de inzet van de ILT. De eerste uitwerking van deze ILT-brede risicoanalyse is op 6 juli 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze risicoanalyse, onderdeel van «Koers ILT 2021» is het hulpmiddel bij de transitie van de ILT die de agenda in de komende periode nadrukkelijk zal blijven bepalen. Met behulp van deze risicoanalyse achterhaalt de ILT de taken waar de risico's voor het publieke belang het grootst zijn. Zo is in de eerste versie van de ILT brede risicoanalyse de uitstoot van gevaarlijke stoffen door scheepvaart herkend als een belangrijk risico. In meerjarenplan ILT 2018–2021 maakt de ILT een start met een nieuwe inrichting van haar activiteiten rondom de belangrijkste risico's die in de risicoanalyse zijn vastgesteld. Voor het bepalen van de inzet van de inspectie zijn echter meerdere factoren van belang: een weging van de risico's in haar taakveld, het handelingsperspectief van de inspectie en andere actoren, de bestaande verplichtingen en de maatschappelijke context en actualiteit. Een zorgvuldige afweging op basis van inzicht in al deze elementen zorgt ervoor dat de capaciteit maximaal effectief zal worden ingezet.

Artikel V

De leden van de CDA-fractie vragen of een wijziging van de Wet zeevarenden ten aanzien van het gebruik van de Nederlandse taal beslist noodzakelijk is en vragen om een verdere onderbouwing.

De Wet zeevarenden omvat de uitvoeringswetgeving met betrekking tot het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978 (Trb. 1981, 144) (STCW-Verdrag). De technische, vaak vrij gedetailleerde voorschriften die voortvloeien uit dit verdrag zijn opgenomen in een aparte code, de STCW-Code. Zowel het verdrag als de code worden regelmatig aangepast en zijn daarom geïmplementeerd in de Wet zeevarenden door middel van dynamische verwijzingen.

De bekendmaking van aanpassingen vindt plaats door ter inzage legging van de tekst van het verdrag, de code en resoluties en de wijzigingen daarop in de bibliotheek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarvan wordt melding gedaan in het Tractatenblad of in de Staatscourant. De aanpassingen zijn doorgaans al bekend uit internationale bronnen zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Diverse bepalingen van het verdrag en de code zijn via de Wet zeevarenden op grond van de Wet economische delicten strafbaar gesteld. De betreffende bepalingen ten aanzien van Nederlandse schepen hebben betrekking op de reder maar ook op de kapitein, de scheepsofficieren of andere zeevarenden. De praktijk is dat het veelal gaat om personen met een buitenlandse nationaliteit die de Nederlandse taal niet of slecht beheersen. Uit de Maritieme Monitor 2015 uitgevoerd door Ecorys is af te leiden dat circa 25% van de zeevarenden de Nederlandse nationaliteit heeft. Om die reden is strafrechtelijke handhaving van Engelstalige internationale voorschriften van belang. Als het onderhavige wetsvoorstel tot wet wordt verheven, kan volstaan worden met de ter inzagelegging van de Engelstalige tekst. De Scheepvaartverkeerswet en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen kennen dezelfde voorziening die is bewerkstelligd met de Wet van 16 oktober 2013 tot wijziging van enige wetten in verband met de handhaving van voorschriften in de Engelse taal (Stb. 2013, 415).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma