

---

### 3 Vragenuur

**Vragen** van het lid Slob aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, bij afwezigheid van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over het bericht "Desastreuze stremming Rijn duurt nog weken".



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Al vanaf 13 januari is er door een ongeval sprake van een ernstige stremming op de Rijn bij de Lorelei in de buurt van Mainz. Het is inmiddels de ernstigste stremming uit de naoorlogse geschiedenis van deze belangrijke transportader. De doorvaart van honderden schepen die wekelijks circa 1 miljoen ton lading vervoeren is daardoor of geblokkeerd of ernstig belemmerd. Meer dan de helft van de geblokkeerde schepen bestaat uit Nederlandse binnenvaartschepen. De schade is groot voor de binnenvaart en voor de verladers. In het weekend is bekend geworden dat de stremming waarschijnlijk nog twee weken, misschien zelfs wel vier weken gaat duren. Dat wisten we nog niet toen we hierover in de afgelopen week met minister Schultz spraken. Dat brengt mij tot de volgende vragen aan de regering.

Hoe beoordeelt de regering deze nieuwe situatie en de huidige aanpak van de Duitsers om de stremming ongedaan te maken, waarbij één gedeelte dus niet bevaarbaar is en het andere gedeelte wel? Wat heeft de Nederlandse regering in de afgelopen dagen in de richting van Duitsland gedaan? Is er bijvoorbeeld contact geweest met de Duitse collega's en zo ja, wat heeft dat contact opgeleverd? Wordt er door Nederland hulp verleend? Is de regering bereid om Nederlandse hulp en expertise aan te bieden om zo snel als mogelijk en verantwoord is een snelle doorgang van de scheepvaart te realiseren om verdere schade te voorkomen?



Minister **Kamp**:

Voorzitter. Zoals de heer Slob al zei, is er sprake van een ernstige situatie. Tot dusver is er geen andere herinnering dan dat de Rijn ooit eens zes dagen gestremd is geweest. Op dit moment is al sprake van een stremming van twaalf dagen en daar komt bij dat het, zoals het er nu uitziet, nog minstens twee weken gaat duren. Wij beoordelen de situatie als ernstig. Er passeren daar normaal gesproken zo'n 500 à 600 schepen. Op dit moment kunnen er stroomopwaarts zo'n 100 schepen met veel moeite passeren. Stroomafwaarts kan er helemaal niets gebeuren. Er is dus sprake van een zeer ernstige stremming.

Eigenlijk is alles misgegaan wat maar mis kan gaan. Ten eerste is op dit punt in de Rijn in Duitsland geen omleidingsroute aanwezig. Alles moet daar dus overheen. Kan het daar per schip niet overheen, dan ligt het vervoer wat het scheepvaartverkeer betreft helemaal stil. Ten tweede is hier sprake van een bijzonder scherpe bocht in de Rijn, de Loreleibocht in de omgeving van Mainz. Dat is een bekende plek voor toeristen, maar voor schippers is het een drama wat hier gebeurt. Ten derde is de stroming op dit moment in de Rijn, met de hoge waterstand, zeer

sterk. Door die hoge waterstand was het ook moeilijk om het reddingsmaterieel dat moet worden aangevoerd, onder de bruggen van de Rijn door te krijgen. De mogelijkheid om eronderdoor te gaan, is veel geringer dan normaal. Ten vierde is dit geen schip met zand, maar met ruim 2 miljoen liter zwavelzuur. Er kunnen allerlei rampen ontstaan als daar niet goed mee wordt omgegaan.

De Duitsers zijn hier nu mee bezig. Duitsland is natuurlijk een land dat de zaken op orde heeft. De Rijn is voor de Duitsers bekend terrein. Ze doen er alles aan om de zaak zo snel mogelijk in de hand te krijgen. Wij beoordeelen de aanpak door de Duitsers als het beste dat op dit moment kan worden gedaan. Wij zijn tevreden met de informatie die we van de Duitsers krijgen, maar we denken wel dat we kunnen bijdragen aan het zo snel mogelijk oplossen van het probleem. Daarom hebben wij aangeboden om expertise van Rijkswaterstaat naar Duitsland te brengen en mee te werken aan de oplossingen. Voor die expertise is de kwartiermaker op dit moment onderweg. De Duitsers hebben die ondersteuning van ons geaccepteerd. Vandaag is daar een van onze mensen van Rijkswaterstaat aanwezig. Hij bekijkt wat hij zelf kan doen en wat er eventueel nog aan aanvullende hulp uit Nederland kan worden geleverd. Materiële hulp om bergingsmateriaal ter plaatse te krijgen, is niet meer nodig. Er is een groot Nederlands bedrijf bezig met de berging. Dat bedrijf beschikt over het materieel dat daarvoor nodig is.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik begrijp dus dat er dit weekend contact is geweest met de Duitsers en dat de Nederlandse regering de aanpak van de Duitsers positief beoordeelt. Wij hebben eerder, in 2007, met de zogenaamde Rijnsoeverstaten afgesproken dat er een gedetailleerd calamiteitenplan zou worden uitgewerkt en dat op strategische locaties langs de rivier bergingsmateriaal stand-by zou worden gehouden. Is mijn indruk juist dat voor het gebied waarover we nu spreken, de Midden-Rijn, deze afspraak niet of onvoldoende is nagekomen? Er gaat nu namelijk ontzettend veel tijd overheen voordat er actief wordt opgetreden. Misschien gaat het zelfs nog twee tot vier weken duren voordat er een echte oplossing is. Daarvan wil ik graag een beoordeling hebben van de Nederlandse regering.

Ik vraag de regering ook om er bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op aan te dringen om op zo kort mogelijke termijn maatregelen te realiseren die het mogelijk maken om in geval van incidenten sneller en effectiever een vrije doorvaart te kunnen garanderen. Dat overstijgt het ongeluk waarover wij nu spreken; het is breder. Is de regering bereid, dit als een prioriteitsopdracht mee te geven aan haar Rijnvaartcommissarissen?

Minister **Kamp**:

Wat de heer Slob zegt, lijkt mij verstandig. Zowel wij als alle landen die participeren in de commissie die de heer Slob noemde, en zeker de Duitsers zelf, zullen op grond van wat er nu is gebeurd bekijken of de afspraken voldoende waren en of die in voldoende mate zijn nagekomen. De Duitsers zullen dat zelf willen weten en anders zullen wij hen daar graag over bevragen in het verband dat de heer Slob noemde. Ik weet niet of de vertraging is ontstaan door het niet tijdig beschikbaar zijn van voldoende materieel. Ook als het materieel nog iets eerder ter plaatse geweest zou zijn in een dergelijke situatie, had het nog steeds enkele weken kunnen kosten om die op te lossen. Deze ramp – tot nu toe zes dagen, en nu mis-

## Kamp

schien een stremming van al met al drie, vier weken – is zodanig ernstig dat er heel grondig gekeken moet worden of onze afspraken deugden, of we onze afspraken nagekomen zijn en wat we in de toekomst beter kunnen doen om calamiteiten als deze te beperken.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik vraag de Nederlandse regering om zo snel mogelijk deze beoordeling aan de Kamer te sturen, zodat we het debat kunnen vervolgen met de verantwoordelijk minister.

Tot slot heb ik een vraag over de schade die wordt aangericht. De binnenvaart verkeert al in een heel zware periode vanwege de crisis. De Nederlandse regering heeft er niet voor gekozen om, conform adviezen, daar op de korte termijn iets aan te doen. Zij zoekt het meer in structuuroplossingen op de lange termijn. Nu komt dit er nog een keer overheen voor veel Nederlandse schippers. Is de minister bereid, te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de bedrijven die met grote verliezen worden geconfronteerd – deze lopen snel op – door deze stremming, financieel te compenseren en de Kamer daarover te rapporteren? Dat is de korte termijn. Is de minister ook bereid, internationaal overleg te starten om op termijn financiële waarborgen te realiseren voor dergelijke calamiteiten?

Minister **Kamp**:

Het is een zaak van betrokkenen zelf om zich tegen dit soort calamiteiten te verzekeren. Als er schade is – in dit geval is die er in zeer grote mate – zal die in eerste instantie verhaald moeten worden op de eigenaar van het schip. Volgens een internationaal verdrag is er een grens gesteld aan de te verhalen schade, namelijk 2,3 mln. In dat geval zullen betrokkenen naar hun eigen verzekering moeten kijken. Als zij die verzekering niet op orde hebben, is sprake van een ernstig probleem, mogelijk een probleem dat men in zekere mate ingecalculeerd heeft bij de beslissing om zich daar niet tegen te verzekeren. Ik denk niet dat ik op dit moment het perspectief kan bieden dat de overheid daarbij een rol kan gaan spelen. Dit is de verantwoordelijkheid voor de betrokken bedrijven zelf.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Slob, u bent eigenlijk door uw tijd heen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Maar ik heb geen antwoord op mijn tweede vraag gekregen.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang. Uw tweede vraag.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik vind het antwoord over de korte termijn teleurstellend, maar ik zal mij daar even bij moeten neerleggen. Ik heb de minister tevens gevraagd om voor de langere termijn internationaal overleg te starten om te kijken of er financiële waarborgen zijn te realiseren voor dergelijke calamiteiten, die er kei- en keihard inhakken bij de betrokken schippers.

Minister **Kamp**:

Je moet je realiseren dat een calamiteit als deze zich gelukkig zeer zelden voordoet. Ik heb al gezegd dat een stremming zich nog niet eerder in deze omvang heeft voorgedaan. Of het verstandig is om daar met zijn allen een regeling voor te bespreken, kan ik op dit moment niet inschatten. Laat ik zeggen dat ik naar aanleiding van hetgeen de heer Slob naar voren heeft gebracht, mij zal beraden op de vraag of er reden is om een dergelijk initiatief te nemen.