

Vergaderjaar 2005–2006

**28 984**

## **Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen**

**Nr. 11**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2005

Hierbij informeer ik u over de stand van zaken betreffende de motie (Kamerstuknummer 28 984, nr. 7). Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (28 984) eind november 2004 is de motie Dezentje Hamming/De Krom ingediend.

De motie verzoekt de regering, zich actief in te zetten voor de vestiging van een Centrum voor Veiligheid en Milieu op Zee in Den Helder, en koppelt de feiten dat het Europese instituut EMSA binnenkort de taak krijgt, een operationele dienst op te richten ter voorkoming en bestrijding van scheepsrampen, en dat TNO het initiatief heeft genomen voor de oprichting van een Expertisecentrum voor Olie en Chemicaliënbestrijding.

In deze brief ga ik nader in op de acties die zijn ondernomen sinds de indiening van de betreffende motie en geef mijn standpunt dienaangaande.

#### **EMSA-plannen en Europese samenwerking**

Navraag bij EMSA leert dat zij geen plannen hebben voor de oprichting van regionale operationele kenniscentra voor de voorkoming en bestrijding van incidenten. Wel heeft EMSA plannen voor de inrichting van een «kenniscentrum». Daarbij gaat het om het inrichten van een klein bureau binnen het EMSA instituut<sup>1</sup> zelf dat aan kennisontwikkeling doet met name ter ondersteuning van de beleids- en besluitvorming binnen de EU. Daarbij zullen zonodig opdrachten worden verleend aan instituten in de lidstaten voor het doen van nader onderzoek.

De reden is dat de Europese samenwerking op dit terrein goed is geregeld. Zo is de samenwerking tussen de landen rond de Noordzee en de Oostzee zeer goed. Partijen in het Verdrag van BONN en HELSINKI formuleren samen onderzoeksoopdrachten en laboratoria en andere instituten in

<sup>1</sup> Het EMSA-instituut zetelt nu nog in Brussel maar verhuist naar Lissabon.

de lidstaten werken samen in bepaalde opdrachten. De landen rond de Middellandse Zee kennen een soortgelijke samenwerking binnen het Verdrag van BARCELONA en hebben een IMO centrum op Malta.

Bovendien beschikken Europese partners (zoals bijvoorbeeld Frankrijk) over een goed geoutilleerd instituut, waarbij samenwerking zeer goed mogelijk is. Als voorbeeld wordt genoemd de samenwerking inzake olie analyses tussen Le Cedre (Brest, Frankrijk), SINTEF (Trondheim, Noorwegen) en TNO-MEP (Den Helder) en waarbij ook andere instituten zich aansluiten. Ook de specialistische dienst RIZA van Rijkswaterstaat speelt hierin een rol.

De opdrachten die jaarlijks uit de Management Committee on Marine Pollution (DG-ENV) komen leiden tot versterking van die samenwerking.

### **Gemeente Den Helder/TNO Den Helder**

Ook is contact gezocht met de gemeente Den Helder en TNO Den Helder. Toen bleek dat EMSA geen plannen had om een regionaal kenniscentrum in te richten, hebben de gemeente Den Helder en TNO Den Helder het accent meer gelegd op een nationaal centrum voor Veiligheid en Milieu.

Om de potentiële markt voor zo'n Nederlands centrum te onderzoeken heeft TNO, onder andere in opdracht van V&W, een onderzoek uitgevoerd naar

- Het onderhouden van de aanwezige kennis
- Het organiseren van de beschikbaarheid van kennis bij incidenten
- Het ontsluiten en overdragen van nationale en internationale kennis
- Het vraaggestuurd ontwikkelen van kennis.

Uit dat onderzoek is het volgende gebleken:

- De aanwezige kennis wordt als voldoende ervaren. Wel is er, als gevolg van een inkrimpende overheid, een aandachtspunt voor het behoud van de reeds aanwezige kennis. De regering onderkent dit en heeft dit intern de overheid opgelost;
- De beschikbaarheid van kennis bij incidenten is reeds georganiseerd. Bij incidenten op zee wordt door de Kustwacht DCMR (Milieudienst Rijnmond) ingeschakeld. Dit werkt tot tevredenheid van alle betrokkenen. Positieve ontwikkeling is ook de totstandkoming van het zogenaamde BOT-mi (Beleidsondersteunend Team-milieu-incidenten). Onderzocht wordt op welke wijze bij incidenten op zee deze informatie kan worden ontsloten ten behoeve van de Kustwacht. Het BOT-mi functioneert thans naar behoren bij milieu-incidenten op het land;
- Het ontsluiten van nationale en internationale kennis zou meer gecoördineerd moeten plaatsvinden. Daartoe zijn reeds initiatieven genomen;
- Ook het vraaggestuurd ontwikkelen van kennis door afstemming, coördinatie en afspraken tussen overheden, GTI's en kenniscentra wordt opgepakt.

### **Onderzoek Verkeer & Waterstaat**

Ook mijn ministerie zelf heeft bekeken of het mogelijk is om voor de Nederlandse behoefte een kenniscentrum op te richten, in particuliere handen maar met langjarige opdracht vanuit de overheid als grootste belanghebbende. De industrie zou van het centrum gebruik kunnen maken voor de ontwikkeling van opruimtechnieken. Vastgesteld werd echter dat de benodigde investering te hoog was en bovendien kon een langjarige opdracht voor onderzoek niet (financieel) gerechtvaardigd worden.

## **Conclusie ten aanzien van de vestiging van een kenniscentrum te Den Helder**

Uit het voorgaande trek ik de conclusie dat er geen behoefte lijkt te bestaan aan een nationaal centrum voor Veiligheid en Milieu. Ook is er geen aanleiding te veronderstellen dat EMSA een operationeel expertisecentrum wenst te vestigen in een Europese lidstaat. Het ligt meer voor de hand dat meerdere lidstaten (onderzoeksinstituten) bij uit te voeren onderzoek (deel)opdrachten krijgen om daarmee Europees budget over lidstaten te verdelen. Soms is dat ook noodzakelijk om van lidstaten de vereiste medewerking te verkrijgen. Evenmin wordt verwacht dat met Europees budget via EMSA een centrum zal worden gevestigd in Den Helder.

## **Relatie met ontwikkelingen Kustwacht**

Recent heeft het kabinet besloten tot de inrichting van een Kustwacht «nieuwe stijl». Naast een versterking van de informatiepositie van de Kustwacht krijgt de Kustwacht de onvoorwaardelijke beschikking over schepen en vliegtuigen. De komende maanden zal deze beslissing nader worden uitgewerkt in concrete plannen. De verwachting is dat met name de versterking van de informatiepositie een toename van de werkgelegenheid op het Kustwachtcentrum kan betekenen. Over deze beslissing zal het kabinet uw Kamer binnenkort nader informeren.

De versterking van de informatiepositie betekent in feite dat het Kustwachtcentrum het centrum wordt waar alle operationele informatie van de activiteiten en verontreinigingen op de Noordzee binnenkomt en gekoppeld wordt. Bovendien ontstaan hierdoor ook andere mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld de volgende EU-ontwikkelingen:

- In het kader van onder andere de ontwikkeling van Safe Sea Net (EU-richtlijn 2002/59) wordt nagedacht over de inrichting van een «regional traffic monitoring centre», de plaats waar alle (verkeers)informatie op de Noordzee bij elkaar komt, dit naar analogie van de Baltic die eea concentreren in Kopenhagen.
- In het kader van verdere kennisontwikkeling binnen de EU (MARNIS)<sup>1</sup> wordt nagedacht over de ontwikkeling van zogenaamde demonstrators.

Indien tot de inrichting hiervan wordt besloten, zal het Kustwachtcentrum te Den Helder naar voren worden geschoven als (regionaal) centrum.

## **Conclusie**

De conclusie die ik uit het voorgaande trek is dat er Europees geen plannen zijn voor het oprichten van een (regionaal) centrum voor veiligheid en milieu en er geen markt blijkt te zijn voor een nationaal centrum voor veiligheid en milieu. De genoemde motie is derhalve niet uitvoerbaar. Wel zal ik mij, zoals hiervoor aangegeven indien binnen de EU daartoe besloten wordt, actief inzetten voor de vestiging van regionale centra te Den Helder.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Marnis is een EU-development project dat met name uitwisselingen van gegevens tussen alle bij de scheepvaart betrokkenen effectiever en efficiënter moet maken.