

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/11812

**Uw kenmerk**  
2019Z24798  
2019Z25042

Datum 17 april 2020  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas'

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de antwoorden op de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading (ingezonden 11 december 2019) en de antwoorden op de vragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas' (ingezonden 12 december 2019)<sup>1</sup>.

### **Beantwoording vragen Laçin (SP)**

#### Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door hun eigen lading?<sup>2</sup>

#### Antwoord 1

Tijdens het VAO Maritiem van 3 december 2019 heb ik kort kunnen reageren op het tragische ongeval. Mijn medeleven gaat uit naar de het schippersechtpaar en hun familie. Het moet duidelijk zijn dat overslag van elke lading veilig moet kunnen plaatsvinden.

Op het moment van dit schrijven wordt nog steeds onderzoek gedaan naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM). Gezien de ernst van de zaak is het onderzoek van de Onderzoekscommissie veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (hierna genoemd 'de Onderzoekscommissie') meegewogen in de beantwoording van de Kamervragen. Het onderzoeksrapport is

---

<sup>1</sup> 2019Z24798 en 2019Z25042

<sup>2</sup> Nos.nl, 7 december 2019: "Schippersechtpaar op intensive care door giftig gas in lading" (<https://nos.nl/artikel/2313633-schippersechtpaar-op-intensive-care-door-giftig-gas-in-lading.html>)

gericht aan de Havenmeester van Amsterdam en op 6 maart 2020 door het Havenbedrijf Amsterdam online beschikbaar gemaakt<sup>3</sup>.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/11812

Op basis van het onderzoek en de conclusies doet de Onderzoekscommissie een aantal aanbevelingen. De opvolging van deze aanbevelingen zal onder andere aan de orde komen in het Rijkshavenmeesteroverleg. In dit door mijn Ministerie geïnitieerde reguliere overleg zijn alle zeehavens vertegenwoordigd, zal kennis rond dit onderwerp worden gedeeld en zet mijn Ministerie in samenwerking met SZW in op gezamenlijke afspraken ter voorkoming van vergelijkbare incidenten.

#### Vraag 2

Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak er vergiftigingen met biociden plaatsvinden? Kunt u daarbij ook toelichten of in dat overzicht incidenten opgenomen zijn waar de blootstelling minder langdurig is, waardoor ziekenhuisopname niet altijd noodzakelijk is?

#### Antwoord 2

Volgens gegevens van het Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC) waren er in 2018 twee calamiteiten (geen bedrijfsongevallen) waarbij mogelijk een biocide met fosfine een rol speelde.

In de context van schepen waarbij een lading behandeld was met biociden, zijn in de periode 2017 tot en met 2019 twee meldingen binnen gekomen bij Inspectie SZW (ISZW). Het ging hierbij om te hoge concentraties biociden, waarbij werknemers daadwerkelijk zijn blootgesteld, onwel geworden en/of opgenomen geweest in het ziekenhuis.

Uit navraag bij de Havenmeester Amsterdam en Rotterdam blijkt dat hier enkele incidenten bekend zijn waarbij biociden een rol spelen. In 2000 heeft zich in Rotterdam een incident voorgedaan na overslag van een zeeschip naar een binnenvaartschip. Eén van de schippers had een vermoeden dat er te hoge waarden van een biocide in de lading aanwezig waren. Dit vermoeden werd bevestigd. Naar aanleiding van dit incident heeft de Havenmeester de procedure aangescherpt. Sinds 2000 zijn er (op basis van de bij de Havens beschikbare informatie) in de Rotterdamse haven geen incidenten meer geweest met gasvormende biociden. In Amsterdam hebben sinds 1999 twee incidenten plaatsgevonden tijdens de afhandeling van ter vernietiging aangeboden en tijdelijk op het scheepsdek opgeslagen fosfidetabletten, beide aan boord van zeeschepen.

#### Vraag 3

Indien een dergelijk overzicht niet beschikbaar is, bent u dan bereid om hier onderzoek naar te doen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Het overzicht is beschikbaar. Zie verder het antwoord op vraag 2.

#### Vraag 4

Waar kunnen gedupeerden terecht met hun vragen en hoe kunnen zij gecompenseerd worden voor hun gemaakte kosten en gemiste inkomens? Welke rol ziet u voor uzelf hierin?

---

<sup>3</sup> <https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuwsbericht/onderzoeksrapport-fosfine-incident-met-binnenvaartschip-fox>

Antwoord 4

Gedupeerden kunnen bij vragen afhankelijk van het onderwerp terecht bij de ILT, ISZW of een van de havenbedrijven. Of gedupeerden recht hebben op compensatie is een zaak van de civiele rechter. Ik zie hierin geen rol voor mijzelf.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/11812

Vraag 5

Welke stappen, zoals het aansprakelijk stellen, worden er genomen tegen de verlader van de lading giftig veevoer?

Antwoord 5

Vastgesteld moet worden of in deze casus sprake is van overtreding van een wettelijk voorschrift. Het OM onderzoekt dit.

Vraag 6

Hoe kan het dat bij de overslag in meerdere binnenvaartschepen niets is geconstateerd over de (zeer) hoge dosis fosfinegas?

Vraag 7

Welke instantie(s) had(den) moeten aanslaan of ingrijpen bij de te hoge waarde fosfinegas, en waarom is dit niet gebeurd?

Antwoord 6 en 7

In de Havenbeheersverordeningen van Amsterdam en Rotterdam zijn procedures voorgeschreven voor zeeschepen die met ontsmettingsmiddel behandelde bulkladingen vervoeren en die lading moeten lossen. Deze procedures zien ook toe op overslag naar binnenvaartschepen. Het onderzoek van de Onderzoekscommissie constateert hierbij dat deze procedures onvoldoende voorzien in het (opnieuw) in werking treden van de fosfidetabletten, nadat de lading voldoende vrij van het toegepaste fosfine is verklaard. Het onderzoek stelt verder dat in de procedures geen (aanvullende) eisen aan het gebruik van losse tabletten in de lading worden gesteld. Daarnaast is het van belang dat de direct betrokkenen, waaronder schippers die de lading ontvangen, weten dat de lading behandeld was met fosfine bestaande uit losse tabletten. Het onderzoek adviseert dientengevolge dat de Havenmeester van Amsterdam de procedures aanpast. Mijn ministerie zal in het proces van aanpassen hiervan expertise aanbieden. Ik zal dit aan de orde stellen in het Rijkshavenmeesteroverleg.

Vraag 8

Welke (Europese) afspraken zijn er over het inspecteren op aanwezigheid van biociden van schepen die van buiten Europa komen?

Antwoord 8

Er zijn geen Europese afspraken over het inspecteren op aanwezigheid van biociden van schepen die van buiten Europa komen. Voor de rol van de inspectie, het Havenbedrijf of anderen verwijs ik u naar vraag 9 van de heer Dijkstra.

Vraag 9

Is er een meldingsplicht bij de havenautoriteiten wanneer bij zeeschepen de lading met biociden, zoals fosfine, is bewerkt? Zo nee, gaat u een dergelijke meldplicht alsnog invoeren voor zeeschepen die onze havens binnenlopen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

Er is een meldingsplicht opgenomen in de havenbeheersverordening van Amsterdam en Rotterdam. In het Rijkshavenmeesteroverleg zal aan de orde komen dat alle Nederlandse zeehavens gebruik gaan maken van een meldingsplicht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk  
ILT-2020/11812**

#### Vraag 10

Bent u bereid om bij geurloze biociden standaard een toegevoegd reukmiddel verplicht te stellen, zodat mensen die in aanraking met biociden komen, weten dat deze stof(fen) aanwezig zijn? Zo nee, waarom niet en welke maatregelen bent u dan bereid om te nemen die ervoor zorgen dat biociden beter opgemerkt kunnen worden?

#### Antwoord 10

Op dit moment kies ik er niet voor om op internationale schaal te pleiten voor het toevoegen van een geur aan gasvormige biociden. In het rapport van de Onderzoekscommissie wordt aangegeven dat bij de aanmelding bij de Havenmeester onder andere bekend is of de lading van het schip met ontsmettingsmiddelen is behandeld, welke ruimen behandeld zijn en welk ontsmettingsmiddel is toegepast. Vervolgens heeft een gasmeetdeskundige de concentraties fosfine meerdere malen gemeten en is het schip vrijgegeven nadat geconstateerd werd dat de concentratie onder de norm was gedaald. De gasmeetdeskundige heeft in haar rapportages tevens opgemerkt dat de lading met fosfidetabletten is behandeld. De Onderzoekscommissie doet de aanbeveling aan de Havenmeester van Amsterdam dat ook de schippers van de schepen op de hoogte gebracht moeten worden van behandeling met fosfidetabletten.

#### Vraag 11

Welke inspanningen zijn er om andere landen te overtuigen het gebruik van fosfine te verbieden?

#### Antwoord 11

In Nederland is er geen verbod op het gebruik van fosfine. De werkzame stoffen aluminiumfosfide en magnesiumfosfide, waar fosfine uit vrijkomt, zijn Europees goedgekeurde stoffen om te worden ingezet tegen insecten, knaagdieren en/of overige vertebraten zoals mollen en konijnen. Er zijn in Nederland ook middelen toegelaten door het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) op basis van aluminium- en magnesiumfosfide waaronder voor de bestrijding van insecten in diervoeder. Dientengevolge is het niet passend dit in internationaal vervoer te verbieden.

## Beantwoording vragen Remco Dijkstra (VVD)

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'In levensgevaar door ladinggas'?<sup>4</sup>

Ons kenmerk  
ILT-2020/11812

### Antwoord 1

Ja. Ik verwijs naar de antwoorden op vragen van de heer Laçin voor een uitgebreidere reactie.

### Vraag 2

Hoeveel mensen hebben er inmiddels gezondheidsklachten door de schadelijke stof fosfine? Hoe zijn de opvarenden er nu aan toe? Bij wie kunnen zij terecht voor schade?

### Antwoord 2

Naast het schippersechtpaar zijn mij geen andere personen met gezondheidsklachten bekend. Het schippersechtpaar is inmiddels ontslagen uit het ziekenhuis. Zie verder antwoorden 2 en 4 op de vragen van de heer Laçin.

### Vraag 3

Hoe werkt signalering in deze en is het correct dat in korte tijd dertien binnenvaartschepen en vier duwbakken die geladen waren met een soortgelijke lading veevoer, aan de kant zijn gelegd?

### Antwoord 3

Rijkswaterstaat heeft op 5 december een melding ontvangen van een incident met een binnenvaartschip (de FOX) en een vergiftiging aan boord van het schip met de stof fosfine. Dit signaal is overgebracht naar de Havenmeester van Amsterdam en vervolgens is er een veiligheidsonderzoek ingesteld.

Op de vier binnenvaartschepen/duwbakken waar nog concentraties fosfine gemeten zijn, zijn er formele stilleggingen afgegeven door ISZW. Dat betekent dat er niemand meer in de stuurhut, bemanningsverblijven en de machinekamer mocht komen. De betrokken schepen lagen toen al allemaal aan de wal.

### Vraag 4

Is er al een oorzaak voor dit verschrikkelijke incident aan te wijzen? Hoe is men erachter gekomen dat het mis was en dat er hoge concentraties fosfine aan boord waren?

### Antwoord 4

Het lijkt erop dat bij het verladen van de lading, in dit geval zonnebloemmeelpellets, ook niet uitgewerkte tabletten met aluminiumfosfide mee verladen zijn. Uit die niet uitgewerkte aluminiumfosfide is fosfinegas vrijgekomen. De schipper en zijn vrouw zijn hier vervolgens aan blootgesteld en werden ernstig ziek. Later bleek uit metingen dat er in de bemanningsverblijven hoge concentraties fosfine aanwezig waren.

Zie voor een aanvulling hierop de antwoorden 6 en 7 op de vragen van de heer Laçin en voor onderzoek naar de toedracht van het incident het rapport van het onderzoek van de Onderzoekscommissie.

---

<sup>4</sup> Schuttevaer, 10 december 2019  
(<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2019/12/10/ladinggas-drijft-schippers-van-boord/>)

**Vraag 5**

Wat is er in de tijd tussen het incident en nu allemaal al gebeurd?

**Antwoord 5**

Mijn Ministerie is in contact met de partijen die betrokken zijn bij het ongeval met het binnenvaartschip, en is op de hoogte gesteld van een lopend onderzoek van de Onderzoekscommissie. Hoofdstuk 3 van het gepubliceerde onderzoek geeft een uitgebreid feitenrelaas over de uitgevoerde acties ten behoeve van de operationele afhandeling van het incident. De aanbevelingen aangaande het risico bij het gebruik van fosfidetabletten worden opgepakt.

De ILT heeft daarnaast onderzoek gedaan naar de technische staat van het schip. De ILT concludeert hierin dat het schip voldeed aan de vigerende wet- en regelgeving voor wat betreft constructie en veiligheid voor de binnenvaart. Het onderzoek van de Onderzoekscommissie zal in het eerdergenoemde Rijkshavenmeesteroverleg geagendeerd worden.

Zie verder het antwoord op vraag 3 en de vragen 6 en 7 van de heer Laçin.

**Vraag 6**

Is het de afgelopen jaren eerder zo ernstig misgegaan dat een lading hevig vergiftigd bleek en bemanning gezondheidsschade heeft opgelopen?

**Antwoord 6**

In vraag 2 van de heer Laçin verwijs ik naar een overzicht van de mij bekende gevallen.

**Vraag 7**

Hoe vaak komen zeeschepen aan met een dergelijke lading en wat is dan de normale procedure?

**Antwoord 7**

In 2019 kwamen 91 zeeschepen met een dergelijke lading aan in Rotterdam en 35 in Amsterdam. In 2018 ging het om respectievelijk 74 en 30 schepen. Zie verder antwoorden 6 en 7 op de vragen van de heer Laçin.

**Vraag 8**

In hoeverre hebben schippers controle over de lading die zij aannemen?

**Antwoord 8**

In een vervoerovereenkomst worden de afspraken over het vervoer van de lading vastgelegd. De schipper die zelfstandig ondernemer is, heeft deze afspraken zelf gemaakt. De schipper die in loondienst is, is afhankelijk van de vervoercondities die zijn opdrachtgever heeft gemaakt.

**Vraag 9**

Wat is de rol van de inspectie? Wat is de rol van de havenmeester en wie is er nog meer bij betrokken?

**Antwoord 9**

Hierna zal ik puntsgewijs ingaan op de rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen:

- De meest relevante inspectiediensten zijn in dit kader ILT, ISZW en NVWA en de (lokale) haventoezichthouders;
- In het algemeen geldt een zorgplicht ingevolge artikel 2a Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. Dat regelt kortweg dat eenieder op zorgvuldige wijze moet omgaan met gewasbeschermingsmiddelen of biociden, waarbij diegene alles wat redelijkerwijs binnen zijn macht ligt moet doen of nalaten om mogelijk gevaar voor mens of milieu te voorkomen. De ILT en NVWA kunnen hier, indien van toepassing, op toezien;
- De werkgever (zelfstandige) is verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden. ISZW en ILT kunnen hierop toezien;
- Daarnaast houdt de ILT toezicht op de technische staat van het zeeschip, de vakbekwaamheid van de gasmeetdeskundige en gasmeetdeskundige en bemanningsvoorschriften aan boord;
- Bij binnenkomst van een gegaste lading in de haven van Amsterdam en Rotterdam ontvangt de havenmeester hierover een melding. De Havenmeester is verantwoordelijk voor de veiligheid in de haven en zorgt voor een veilige afhandeling en overslag van alle lading;
- Volgens de havenverordening moet een gasmeetdeskundige onderzoek uitvoeren indien dit noodzakelijk is. Dit omvat o.a. het meten van concentraties en plan van aanpak opstellen (indien een lading niet gasvrij is). Een gasmeetdeskundige is in het bezit van een vakbekwaamheidsbewijs conform de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

#### Vraag 10

Is er al een instantie aangewezen die onderzoek naar dit incident gaat doen en wanneer is dit klaar? Zijn er nu al lessen te trekken?

#### Antwoord 10

In vraag 1 van de heer Laçin is hierop ingegaan. Voor de lessen verwijs ik u naar antwoorden op vragen 6 en 7 van de heer Laçin.

#### Vraag 11

Waar kunnen mensen terecht met eventuele vragen?

#### Antwoord 11

Zie antwoord 4 op de vragen van de heer Laçin.

Tot slot wil ik graag benadrukken dat in algemene zin het werken met bestrijdingsmiddelen zorgvuldig en veilig moet plaatsvinden. Naar aanleiding van het ongeval en de adviezen van de Onderzoekscommissie zijn de Havenmeester van Amsterdamse en de Havenmeester van Rotterdam daarom in overleg om te komen tot aanvullende veiligheidsgaranties. Mijn Ministerie zal in samenwerking met SZW expertise verlenen.

Mijn inzet zal erop gericht zijn de uitkomsten uit dit overleg te harmoniseren met andere Nederlandse havens. Het genoemde Rijkshavenmeesteroverleg kan hier een belangrijke rol in spelen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Hoogachtend,

**Ons kenmerk**  
ILT-2020/11812

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga