

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1964

Vragen van de leden **Van Gerven** en **Koiman** (beiden SP) aan de minister van Veiligheid en Justitie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *illegale lozing door zeeschepen* (ingezonden 6 maart 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 april 2013). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1792.

Vraag 1

Acht u de conclusie van de schrijver van het rapport van de Universiteit van Tilburg en de Politieacademie juist dat de scheepvaart bewust 's nachts illegaal met olie vervuilde producten loost omdat men denkt dat dan de pakkans het geringste is en dat dit nu onomstotelijk is aangetoond?¹

Antwoord 1

Het onderzoek concludeert dat de lozingen na zonsondergang toenemen en dat er naar schatting 's nachts twee keer zoveel olie wordt geloosd als overdag. Aangenomen mag worden dat zeevarenden zich ervan bewust zijn dat visuele detectie gedurende de nacht in sommige gevallen lastiger is waardoor de pakkans 's nachts lager is dan overdag. Ik heb dan ook geen redenen om de conclusie van de onderzoeker ter discussie te stellen.

Vraag 2

Is het waar dat schepen met name in de nachtelijke uren illegaal olie lozen om aan de visuele controle uit de lucht te ontkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Zie 1.

Vraag 3

Deelt u de mening van de onderzoeker dat de lozing van olie op zee een belangrijk milieuprobleem is? Zo nee, kunt u dat onderbouwen?

¹ Persbericht Politieacademie, Illegale olielozingen scheepvaart op Noordzee vooral 's nachts

Antwoord 3

Uit analyse van de verzamelde data blijkt dat sinds 1992 het aantal waargenomen olievlekken zeer sterk (ca. 75%) is afgenomen. Soortgelijk onderzoek is door de Belgische overheid uitgevoerd en bevestigt de Nederlandse bevindingen. De opgetreden daling van het aantal waargenomen verontreinigingen is onder meer het gevolg van aangescherpte internationale regelgeving, toezicht en handhaving en toenemend milieubewustzijn van de bemanning. Met het aantal olielozingen is ook het aantal met olie besmeurde zeezoeten in de afgelopen jaren duidelijk gedaald. Olie vormt echter nog steeds een milieuprobleem en hoort niet in het zeemilieu thuis. Nog steeds is een derde tot de helft van de gevonden zeezoeten op de Noordzee stranden met olie besmeurd. Internationale publicaties laten zien dat olie in zee ook op lange termijn nadelige gevolgen heeft voor het kwetsbare leven op de zeebodem.

Vraag 4

Klopt het dat er een totaalverbod is op lozing van minerale olie binnen 80 kilometer uit de kust?

Antwoord 4

De Noordzee heeft onder het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL) de effectieve status van bijzonder gebied (Special Area). Dit betekent dat in de gehele Noordzee iedere olielozing vanuit het ladinggedeelte verboden is. Gecontroleerde lozingen vanuit de machinekamer zijn toegestaan, mits de hoeveelheid olie beperkt is (maximaal 15 ppm) en het schip varende is. Gebruik van apparatuur waarbij de lozing automatisch stopt bij overschrijding van de norm is daarbij verplicht.

Vraag 5

Onderschrijft u de conclusie van de misdaadeconoom dat de pakkans die tot een veroordeling leidt bij illegale lozingen van schepen in de Noordzee «vrijwel nihil» is? Zo ja, wat is hierover uw oordeel?

Antwoord 5

Alhoewel jaarlijks diverse schepen vanwege illegale lozingen in de Noordzee aangepakt worden en verantwoordelijke rederijen worden vervolgd, is het op heterdaad betrappen van een lozend schip inderdaad lastig. Dat houdt verband met het feit dat het te controleren gebied omvangrijk is, er veel schepen varen en de vliegtuigen niet permanent in de lucht kunnen zijn.

Vraag 6

Onderschrijft u de conclusie van het lectoraat Milieucriminaliteit van de Politieacademie dat het verhogen van de pakkans van illegale lozingen van olie door zeeschepen op de Noordzee effectief zou kunnen zijn? Zo nee, waarom niet en hoe voorkomt u dan dat bij het leeuwendeel van de illegale lozingen de veroorzaker onbekend en onbestraft blijft? Zo ja, bent u bereid de Kustwacht meer dan 15% van de tijd controles vanuit de lucht uit te laten voeren en dan met name in de nachtelijke uren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik heb uiteraard ook de ambitie om de illegale lozingen verder terug te dringen en ga de conclusies en aanbevelingen uit het rapport inzake het verhogen van de pakkans onderzoeken op uitvoerbaarheid en effectiviteit.

Vraag 7

Bent u bereid de Kustwacht te faciliteren in de aanschaf van nieuwe technieken, zoals de uitwerpboei waarmee bewijslast van nachtelijke uren tegen het verdachte schip wordt vergroot? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Tot op heden wordt er geen gebruik gemaakt van uitwerpboeien, omdat het een complexe operatie is met een onzeker resultaat. In internationaal verband (Bonn Agreement) onderzoeken we of en hoe de boeien een toegevoegde waarde hebben als onderdeel van de totale bewijslast.

Vraag 8

Klopt het dat de in Nederland opgelegde boetes bij dergelijke vormen van milieucriminaliteit tot wel tien maal zo laag zijn dan in landen als België en Frankrijk? Wat is hiervan de reden? Zo ja, kunt u de Kamer een overzicht verstrekken van het boeteregime in Nederland vergeleken met de regimes in België en Frankrijk?

Antwoord 8

Er vindt momenteel een vergelijkend onderzoek plaats naar de verhouding tussen de opgelegde boetes in Nederland en die in België en Frankrijk. Een eerste vergelijking met het boeteregime in België bevestigt niet het beeld dat de boetes daar tot wel 10 maal zo hoog kunnen zijn. De maximale boete in Nederland bedraagt 780.000 euro, tegen 1 miljoen euro in België, zij het dat de Belgische boete verdubbeld kan worden bij overtredingen begaan tussen zonsondergang en zonsopgang. Bij brief van 17 december 2012 (33 400-VI-80) heeft de minister van Veiligheid en Justitie aan uw Kamer gemeld dat hij een wetsvoorstel in voorbereiding heeft waardoor het mogelijk wordt om aan een rechtspersoon een geldboete op te leggen tot ten hoogste het bedrag dat gelijk is aan tien procent van de omzet van deze rechtspersoon. Door dit wetsvoorstel wordt het dus mogelijk om veel hogere boetes uit te delen. Ook kent in Nederland de Wet op de economische delicten de mogelijkheid om bijkomende straffen op te leggen, zoals een boete om de economische voordelen weg te nemen die de overtreder heeft gekregen door het strafbare feit te plegen. Een analyse van het boeteregime in Frankrijk is naar verwachting na de zomer afgerond.

Vraag 9

Bent u bereid om naast de pakkans ook de boetes te verhogen? Zo nee, in wiens belang accepteert u dat de in Nederland opgelegde boetes vele malen lager zijn dan in België en Frankrijk?

Antwoord 9

Zie 8.

Vraag 10

Welke Haven Ontvangst Installaties zijn in Rotterdam thans operationeel? Hoeveel ladinggebonden afval en slops zijn daar het afgelopen jaar ingenomen?

Antwoord 10

In het Rijnmondgebied is een aanzienlijk aantal havenontvangstvoorzieningen actief. In de bijlage² bij deze brief treft u een actueel overzicht aan van de aanwezige havenontvangstvoorzieningen.

Bij de beantwoording van het tweede deel van de vraag maak ik een onderscheid tussen ladingrestanten van vloeistoffen en ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft (waaronder stuw materiaal, verpakkingsmateriaal, stalen banden enz.).

In 2012 bedroeg de afgegeven hoeveelheid ladingrestanten van vloeistoffen in Rotterdam:

Olie/slops (MARPOL bijlage I)³: 164.992 m³

Schadelijke vloeistoffen in bulk (MARPOL bijlage II)⁴: 22.765 m³

Totaal: 187.757 m³

De hoeveelheid afgegeven ladinggebonden afval bedroeg 4.147m³

Vraag 11

Bent u bereid om ter voorkoming van de lozingen alsnog uitvoering gegeven aan de motie-Poppe, aangenomen op 23 april 2009, die verzocht om een verplichte afgifte aan speciaal daartoe ingerichte Haven Ontvangst Installaties in het Landelijk Afvalbeheersplan op te nemen van alle ladinggebonden

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

scheepsafval en slops aan boord van een schip dat een Nederlandse haven verlaat met een bestemming buiten de Europese Unie?⁵ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Op grond van de Europese Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen geldt reeds een afgifteplicht in Europese havens voor (ladinggebonden) scheepsafval en bepaalde ladingrestanten. Ten aanzien van ladingrestanten is aansluiting gezocht bij het internationale MARPOL Verdrag, zoals ontwikkeld binnen de Internationale Maritieme Organisatie. Onder de Richtlijn geldt een uitzondering op de afgifteplicht van scheepsafval, indien voldoende opslagcapaciteit aan boord is tot de volgende haven en er een geschikte havenontvangstvoorziening in de volgende aanloophaven is. De richtlijn betreft op deze punten volledige harmonisatie en laat om die reden geen ruimte voor verdergaande maatregelen. Lidstaten mogen niet eenzijdig strengere afgiftevoorschriften voorschrijven.

Vanuit concurrentieverhoudingen en effectiviteit van de maatregel vind ik dit overigens ook ongewenst. Een Europese aanscherping van de afgifteplicht komt tegemoet aan deze punten en geniet daarom mijn voorkeur.

Ik zet mij er voor in om bij de komende herziening van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen de afgifteplicht voor scheepsafval aan te scherpen voor schepen die vertrekken naar een haven buiten de EU.

Ook voor ladingrestanten vind ik dat een eventueel besluit over aanscherping of uitbreiding van de afgifteplicht niet nationaal, maar in Europees of bij voorkeur in mondiaal verband moet worden genomen. Ook hierbij geldt dat er geen ruimte is voor strengere nationaal beleid.

De Europese Commissie komt, naar verwachting, medio 2013 met een voorstel voor de herziening van de Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen.

⁵ Kamerstuk 30 872, Nr. 34