

Vergaderjaar 2006–2007

**22 343**

## Handhaving milieuwetgeving

**Nr. 147**

### LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2006

De commissie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over zijn brief van 22 september 2006 inzake een onderzoekstraject over de gang van zaken rond het schip de Probo Koala in Nederland (Kamerstuk 22 343, nr. 138). De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 december 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Koopmans

De griffier van de commissie,  
Van der Leeden

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Roefs (PvdA), ondervoorzitter, Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Kortenhorst (CDA), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV) en Ouwehand (PvdD).

Plv. leden: Neppérus (VVD), Sterk (CDA), Duyvendak (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Teeven (VVD), Crone (PvdA), Hessels (CDA), Ortega-Martijn (CU), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Van der Burg (VVD), Smeets (PvdA), Boekestijn (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Mastwijk (CDA), Dijkema (PvdA), Agema (PVV) en Thieme (PvdD).

1

*Welke onderzoeken vinden er plaats c.q. hebben er plaatsgevonden naar de samenstelling van de lading van de Probo Koala, zoals het onderzoek door de VN, en wat zijn de resultaten van deze onderzoeken? Voor zover deze nog niet bekend zijn: wanneer kan de Kamer deze resultaten tege-  
moet zien?*

Het Interregionaal Milieu Team (IMT) heeft in de nacht van 3 op 4 juli 2006 monsters genomen bij het bedrijf APS. Op 4 juli zijn monsters genomen uit het zeeschip «Probo Koala». Analyseresultaten van deze monsters zijn ter beschikking gesteld aan de Stafafdeling Crisismanagement van VROM. De analyse resultaten zijn ter voorbereiding van de UNDAC missie (United Nations Disaster Assessment & Coordination) in september 2006 naar Ivoorkust ter beschikking gesteld aan de Ivoiriaanse autoriteiten, zodat adequate humanitaire zorg mogelijk was. Deze resultaten kunnen vanwege een mogelijke doorkruising van het onderzoek van het Openbaar Ministerie nog niet ter beschikking worden gesteld aan uw Kamer.

2

*Kunt u aangeven wanneer het onderzoek door de gemeente Amsterdam afgerond zal zijn?*

Het rapport van het onderzoek is op 6 december door de gemeente Amsterdam openbaar gemaakt.

3

*Kunt u aangeven wanneer het OM haar onderzoek afgerond zal hebben?*

Dat is nog niet bekend bekend.

4

*Wat is de stand van zaken van het onderzoek, waar de Kamer tijdens het spoeddebat op 20 september om heeft verzocht?*

Dat onderzoek heeft geresulteerd in het rapport dat ik u op 31 oktober 2006 (22 343, nr. 143) heb aangeboden.

5

*Wat is het standpunt van Trafigura rond haar aansprakelijkheid?*

Er is geen contact tussen het ministerie van VROM en Trafigura. Het standpunt van Trafigura is te vernemen uit verschillende persberichten van het bedrijf en op de site [www.trafigura.com](http://www.trafigura.com).

6

*Wat is de visie en de juridische positie van de regering op de afwikkeling van de kosten die samenhangen met het schoonmaken van de vervuilde gronden in Ivoorkust?*

Nadat het incident bekend werd, is vanuit Nederland uit humanitaire overwegingen technische hulp aangeboden. Twee Nederlandse experts van respectievelijk VROM en het RIVM hebben in dit verband van 11 t/m 20 september 2006 deelgenomen aan een UNDAC missie (United Nations Disaster Assessment & Coordination). Hiermee is overigens door de regering geen positie ingenomen. Een uitspraak over de juridische positie van de regering is te prematuur zolang niet alle feiten duidelijk zijn. Zie ook mijn brief van 31 oktober aan uw Kamer (22 343, nr. 143).

7

*Is er – en zo ja, op grond waarvan – een juridische verplichting voor de Nederlandse overheid om de kosten van de schoonmaakoperatie van de vervuilde gronden in Ivoorkust te betalen?*

Zie het antwoord op vraag 6 en mijn brief van 31 oktober 2006 (22 343, nr. 143).

8

*Bent u van mening dat rampen als in Ivoorkust met illegale dumping van scheepsafval in de toekomst voorkomen moeten worden?*

Ja, ik ben uiteraard van mening dat dergelijke incidenten voorkomen moeten worden. Overigens is dat niet alleen een taak voor de overheid (door regelgeving, toezicht en handhaving), maar ook het bedrijfsleven heeft daarin een grote verantwoordelijkheid uit het oogpunt van zowel ontdoener als verwerker van afvalstoffen.

9

*Bent u van mening dat de Nederlandse havens internationaal een voorbeeldfunctie moeten vervullen?*

*Zo ja, bent u bereid daartoe stappen te ondernemen? Zo neen, waarom niet?*

Uiteraard dient Nederland met de grootste havens van Europa, internationaal een goed voorbeeld te geven. Het is echter nog te vroeg om te oordelen of er stappen nodig zijn om de bestaande situatie in de Nederlandse havens te verbeteren. Op dit moment voert het OM nog onderzoek uit naar de gebeurtenissen rondom de Probo Koala. Indien nodig zullen mede op basis daarvan de benodigde stappen worden ondernomen.

10

*Welke stappen gaat de regering zetten om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen?*

In mijn brief aan Eurocommissaris Dimas voor Milieu heb ik reeds enkele mogelijkheden geschetst hoe het ontwijken van internationale regels gerelateerd aan dit incident, in de toekomst beter tegengegaan zouden kunnen worden. Tijdens de Milieuraad van 23 oktober is de volgende tekst aangenomen als voorzittersconclusie: «Invites the commission to assess and review the adequacy of existing measures with a view to preventing illegal shipments from the EU».

Mede op basis van inmiddels voltooide onderzoeken (VROM en Amsterdam) en het nog af te ronden strafrechtelijk onderzoek zullen de Europese transport- en milieuministers in overleg gaan over mogelijk te nemen vervolgacties.

11

*Bent u van mening dat de wet- en regelgeving rond scheepsafval tekort schiet? Zo ja, bent u bereid de hiaten in die regelgeving op te vullen?*

In het VROM-rapport van 31 oktober heb ik een overzicht opgenomen van de wet- en regelgeving die raakt aan hetgeen in Amsterdam en met de Probo Koala is gebeurd. Ook in het inmiddels gepubliceerde rapport van Amsterdam wordt ruim aandacht besteed aan de wet- en regelgeving. De antwoorden op deze vragen zijn gevoegd bij mijn brief aan de vaste commissie van VROM. Indeze brief ga ik in op de conclusies van de rapporten van VROM en Amsterdam en geef ik aan welke verbeteracties nodig zijn.

*Bent u van mening dat een schip alleen dán een haven mag verlaten als het al zijn scheepsafval, inclusief het ladinggebonden scheepsafval zoals slopwater uit de sloptanks, heeft afgegeven aan een daartoe gecertificeerd bedrijf, om illegale lozing/dumping of vermengen van verschillende chemische ladingrestanten te voorkomen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de Nederlandse wet- en regelgeving hierop aan te passen en er bij de Europese Commissie op aan te dringen ook de Europese regelgeving aan te passen?*

*Is het waar dat in de wet- en regelgeving rond het voorkomen van vervuiling van de zee (en het Marpol-verdrag) omtrent scheepsafval, een expliciete afgifteplicht voor het ladinggebonden scheepsafval ontbreekt? Zo ja, waarom staat er geen expliciete afgifteplicht in deze wet- en regelgeving? Zo ja, bent u bereid om verplichte afgifte van ladinggebonden scheepsafval toe te voegen aan de Nederlandse wet- en regelgeving en daarbij expliciet ladingresten en slobb te noemen? Bent u tevens bereid om er bij de Europese Commissie op aan te dringen ook de Europese regelgeving aan te passen?*

De Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) hanteert ter implementatie van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen de begrippen «scheepsafval» en «ladingresiduen».

Ingevolge de Wvvs is scheepsafval al het afval dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip («ship generated») en dat valt aan te merken als «schadelijke stof» («harmful substance») in de zin van de bijlagen I, IV en V van het Marpol-verdrag. Daaronder wordt doorgaans begrepen: olieresten uit de machinekamer en bilgewater, sanitair afval en gewoon huisvuil.

Daarnaast wordt «ladinggebonden afval» («cargo associated») door de Wvvs eveneens als scheepsafval aangemerkt. Onder ladinggebonden afval worden verstaan verpakkings- en stuwmaterialen. Waswater uit ladingtanks, vermengd met schoonmaakmiddelen en opgeloste resten van de oorspronkelijke lading, vallen hier niet onder.

Artikel 12b, tweede lid, van de Wvvs geeft de kapitein van een zeeschip het recht af te zien van de verplichting tot afgifte van al het scheepsafval (artikel 12b, eerste lid) indien aan twee voorwaarden is voldaan: er moet in de volgende aanloophaven een toereikend aanbod aan havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn en er moet aan boord van het schip voldoende opslagcapaciteit beschikbaar zijn voor het scheepsafval dat reeds aan boord is en dat tot de volgende aanloophaven nog zal ontstaan. Dit artikellid is een implementatie van artikel 7, tweede lid, van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. De achtergrond van dit artikel is onder meer gelegen in het feit dat het niet efficiënt is in termen van kosten, tijd en administratieve lasten om in iedere Europese haven kleine hoeveelheden (oliehoudend) afval af te geven.

Overigens zij er op gewezen dat IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) betrekkelijk strenge normen hanteert om te beoordelen wanneer er sprake is van «voldoende opslagcapaciteit». De Europese Commissie heeft in 2005 informeel laten weten deze Nederlandse normen nogal stringent te vinden, maar tot op heden heeft dit niet geleid tot een formele reactie van de Commissie.

De Wvvs kent naast het begrip scheepsafval ook het begrip ladingresiduen. Dit zijn restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading en morsingen. Denk daarbij aan ladingrestanten van olie of vethoudende aard en restanten van (in bulk vervoerde) schadelijke vloeistoffen. Voor ladingresiduen bestaat in de Wvvs en het op de Wvvs geba-

seerde Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen wel een afgifteplicht voor restanten van bepaalde (in bulk vervoerde) schadelijke vloeistoffen van bepaalde categorieën. Deze afgifteplichten zijn ontleend aan bijlage II van het Marpol-verdrag. Voor andere ladingresiduen zijn er op grond van de Wvvs – ter uitvoering van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen en MARPOL – geen afgifteplichten.

Overigens kán worden afgeweken van het in de richtlijn gegarandeerde recht van de kapitein om af te zien van de afgifte van scheepsafval, indien er op grond van het internationale recht strengere afgiftevoorschriften zijn vastgesteld, aldus artikel 7, derde lid, van de richtlijn. Het komt er dus op neer dat Nederland niet autonoom strengere voorschriften mag vaststellen, wanneer de Europese Unie of de Internationale Maritieme Organisatie dit niet doen.

Het is inmiddels duidelijk dat de Europese Commissie de gebeurtenissen rondom de Probo Koala nauwlettend volgt. Het behoeft nauwelijks betoog dat hun bevindingen betrokken worden bij het al lopende proces van evaluatie van de richtlijn.

Wat betreft eventuele aanpassing van de wet- en regelgeving heb ik in mijn brief aan Eurocommissaris Dimas al aangegeven in welke richtingen er internationaal naar oplossingen gezocht kan worden.

14

*Is het waar dat niet alleen de wet- en regelgeving, maar ook de handhaving rond scheepsafval ernstig te kort schiet? Zo ja, welke stappen gaat u ondernemen?*

Zoals ik hiervoor al heb aangegeven, kan nu nog niet definitief worden geconcludeerd of de wet- en regelgeving te kort schiet. De handhaving die IVW uitvoert, gebeurt op basis van de Wvvs en de Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. Hieronder valt ook de controle op de logboeken betreffende zowel scheepsafval als ladinggebonden afval. De resultaten van de IVW laten zien dat slechts weinig schepen in overtreding zijn. Er is daarom geen reden om aan te nemen dat de handhaving te kort schiet.

Het is echter niet altijd mogelijk om te voorkomen dat afval op zee wordt geloosd. De IVW kan alleen achteraf nagaan of de logboeken terzake en de afval hoeveelheden aan boord van een schip in de haven kloppen met de opgave zoals gedaan door het schip.

Ik ben voornemens gezamenlijk met andere betrokken handhavingpartners een onderzoek te doen naar mogelijke risico's in het niet naleven van de wet- en regelgeving in de keten van afgifte tot verwerking van «scheepsafvalstoffen». Daarbij zal ook worden gekeken naar eventuele lacunes in de wet- en regelgeving.

Zie verder ook mijn brief met conclusies en verbeteracties naar aanleiding van de twee onderzoeksrapporten.

15

*Bent u van mening dat de handhaving van regelgeving rond scheepsafval bij het verlaten van de havens ernstig te kort schiet? Zo ja, bent u ook van mening dat de handhaving met name gebaseerd moet zijn op visueel toezicht? Zo ja, bent u bereid visueel toezicht op de aanwezigheid van gevaarlijke ladinggebonden afval voor schepen die de haven uit varen verplicht te stellen?*

Nee, door controle op de logboeken en de hoeveelheid afval die aan boord is, wordt voor ieder geïnspecteerd schip een sluitende controle uitgevoerd.

Als u spreekt over gevaarlijk ladinggebonden afval bedoelt u waarschijnlijk het afval dat valt onder MARPOL Annex II categorie A. Dit afval moet voor vertrek worden afgegeven en hierop wordt toegezien door de havenbedrijven en de IVW. Door deze organisaties worden daartoe visuele inspecties uitgevoerd.

16

*Bent u van mening dat de bevordering van afgifte van scheepsafval gebaat is bij een 100% indirecte financiering naar Zweeds model? Zo ja, bent u bereid dit systeem zo snel mogelijk en uiterlijk 2009 in te voeren in Nederlandse havens? Zo neen, waarom niet?*

Het Zweedse model van 100% indirecte financiering gekoppeld aan onbeperkte afgifte is niet het systeem dat Nederland ambieert. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen aan te geven:

- ten eerste kan een dergelijk systeem, wanneer dit niet Europees-breed wordt ingevoerd, leiden tot afvaltoerisme. Zweden ervaart dit momenteel en bezint zich op aanpassingen;
- ten tweede bestaat er bij een dergelijk systeem geen incentive meer voor schepen om «schoner» te varen, bijvoorbeeld door incinerators (verbrandingsovens voor afval aan boord) te installeren of clean shipping initiatieven (initiatieven om schadelijke emissies te reduceren) in te voeren.

De meeste havens hebben daarom afgiftegrenzen bepaald voor de diverse soorten afval. Komt een schip boven de afgiftegrens, dan dient voor het deel boven de afgiftegrens te worden bijbetaald. Het percentage indirecte financiering zegt dan niets over de hoeveelheid afval die een schip kan afgeven voor een bepaalde prijs. De bijbehorende afgiftegrenzen zijn immers bepalend. Tijdens een kamerdebat over havenontvangstvoorzieningen is op 19 april (25 868, nr. 12) door de Minister van Verkeer en Waterstaat met behulp van praktijkvoorbeelden uitgelegd hoe het percentage uitpakt in de praktijk. Op 6 juli heeft de Minister hierover een toelichtende brief aan uw kamer verstuurd (25 868, nr. 13).

Op dit moment voert de Europese Commissie een evaluatie uit naar de werking van de betrokken regelgeving in de diverse Europese havens. Mede op basis van de resultaten hiervan zal de minister van Verkeer en Waterstaat het percentage in Nederland (momenteel 30%) eventueel aanpassen. De Europese context en het gelijkwaardig speelveld zullen in deze beslissing dus worden mee gewogen.

17

*Bent u van mening dat de informatie, administratie en registratie van scheepsafval internationaal uniform zou moeten plaatsvinden? Zo ja, bent u dan bereid hier in Nederland alvast mee te beginnen?*

Deze onderwerpen vinden al internationaal uniform plaats aan boord van schepen. Zo is er bijvoorbeeld een uniform internationaal «notification form» (EU) en klachtenformulier (IMO). De internationale regelgeving (MARPOL 73/78) van de IMO schrijft voor hoe om te gaan met scheepsafvalstoffen en geeft de benodigde havenontvangstinstallaties in havens wereldwijd aan. EU-regelgeving bevat verder de minimale vereisten over hoe havenautoriteiten en andere betrokkenen met de regelgeving dienen om te gaan. Verdere harmonisatie op het gebied van informatie blijft echter mogelijk en is volgens Nederland in het geval van de Richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen ook wenselijk. In Nederland vindt in

dit kader jaarlijks overleg plaats met alle betrokken partijen om onder meer de effectiviteit en mogelijkheden tot verdere harmonisatie ten aanzien van laatstgenoemde wetgeving te bespreken.

18

*Bent u bereid internationaal een voortrekkersrol te vervullen in het tot stand brengen van een internationaal uniform systeem voor de informatie, administratie en registratie van scheepsafval?*

Nederland zet zich in internationaal verband al geruime tijd in om verdere harmonisatie op het terrein van scheepsafval te bewerkstelligen. Zo werken de havenbedrijven van Rotterdam en Antwerpen momenteel samen in een pilotproject om de onderlinge uitwisseling van gegevens tussen de havens ten aanzien van de afvallogistiek te verbeteren. De resultaten en aanbevelingen die uit dit project voortkomen, zullen aan de Europese commissie worden aangeboden. Ook speelt het havenbedrijf van Rotterdam een voortrekkersrol waar het gaat om het verbeteren en harmoniseren van diverse formulieren die bij de administratie rond scheepsafval worden gebruikt.

19

*Bent u bekend met de uitspraak van de Europese milieucommissaris Dimas dat het illegale giftransport naar de Ivoorkust slechts een topje van de ijsberg is? Deelt u de opvatting van de heer Dimas? Zo ja, op basis van welke gegevens baseert u uw opvatting? Zo nee, waarom niet?*

Die uitspraak is mij bekend. Er staan mij evenwel geen gegevens ter beschikking om deze uitspraak te steunen dan wel te weerleggen.

20

*Heeft het OM/IMT (Interregionaal Milieu Team) contact gehad met het ministerie van VROM dan wel de VROM-inspectie om te bezien op welke wijze het vertrek van de Probo Koala verhinderd kon worden? Zo ja, wat hield dit contact in?*

Zie het VROM-rapport van 31 oktober jl.