

Vergaderjaar 2003–2004

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 10

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>2</sup> en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>3</sup> hebben op 9 december 2003 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2003 houdende een inhoudelijke reactie op het advies Raad voor de Wadden PSSA (VW-03-874);**
  - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 december 2003 inzake stand van zaken implementatie EU-richtlijn Haven-ontvangstvoorzieningen (25 868, nr. 9).**
- Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

## Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Van Lith** (CDA) wil niet vooruitlopen op het advies van de onafhankelijke adviesgroep Waddenzee. Hij vraagt de regering om een reactie op de brief van de Stichting De Noordzee, die een aantal tekortkomingen

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Haverkamp (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Cornielje (VVD), Buijs (CDA), Van Beek (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Verbeet (PvdA), Van den Brink (LPF), Vergeer (SP), Van den Brand (GroenLinks), Herben (LPF), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Van Loon-Koomen (CDA), Boelhouwer (PvdA), Douma (PvdA), Verdaas (PvdA) en Kruijzen (PvdA).

Plv. leden: Slob (ChristenUnie), Örgü (VVD), Spies (CDA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Hofstra (VVD), Van Miltenburg (VVD), Samsom (PvdA), De Krom (VVD), Duivesteijn (PvdA), Eerdmans (LPF), Lazrak (SP), Vos (GroenLinks), Van As (LPF), Van Heteren (PvdA), Van Lith (CDA), Van Gent (GroenLinks), Van Bochove (CDA), Giskes (D66), Gerken (SP), Jager (CDA), Timmer (PvdA), Depla (PvdA), Fierens (PvdA) en Dubbelboer (PvdA).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Örgü (VVD), Dijsselbloem (PvdA), ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink

(LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijzen (PvdA) en Samsom (PvdA). Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Van den Brand (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Oplaat (VVD), Boelhouwer (PvdA), Schippers (VVD), Dubbelboer (PvdA), Algra (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Giskes (D66), Gerken (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA) en Wolfsen (PvdA).

in het implementatietraject rond de haven-ontvangstvoorzieningen-richtlijn constateert. Een aantal vuurtorens op de Wadden dreigen onbemand te worden. Welke gevolgen heeft dit voor de scheepvaart en pleziervaart? Het is onduidelijk of hiervoor alternatieven kunnen worden geboden.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD) wijst erop dat het binnen Europa nagestreefde level playing field geweld wordt aangedaan door de keuze van de zuidelijke EU-lidstaten voor een eigen bijdrage van slechts 30% in de kosten voor haven-ontvangstinstallaties. Nederland koos ooit voor 100% indirecte financiering. Zal Nederland zich omwille van zijn concurrentiepositie aanpassen, of zal het proberen andere lidstaten op zijn lijn te krijgen?

Verder vraagt mevrouw Snijder-Hazelhoff welke diensten zijn betrokken bij de bestuursovereenkomst aangaande het handhavingsbeleid. Ook vraagt zij om een verheldering van de voorgenomen efficiëncymaatregelen rond de vuurtorens op de Waddeneilanden: zal er daadwerkelijk sprake zijn van een vermindering van het aantal vuurtorenwachters of niet?

De heer **Samsom** (PvdA) wil eindelijk duidelijkheid over het veiligheidsbeleid rond de scheepvaart in de Waddenzee. Wat blijft er bijvoorbeeld over van het uitvoeringsprogramma rond milieubedreigende stoffen? Blijft de vaarwegmarkering op zee bestaan? En leidt de wens tot efficiëncyverbetering inderdaad tot een versoepeling van de loodsplicht op de Waddenzee, de ontmensing van vuurtorens en bezuinigingen op de rampenbestrijding? De heer Samsom wijst op de enorme economische en ecologische kosten die een ramp in het Waddengebied zullen meebrengen; alle reden dus om juist in veiligheid te investeren!

De heer Samsom ziet Rotterdam juist als de grote bedreiger van het Europese level playing field in de financiering van de haven-ontvangstinstallaties. Het kabinet kan dit level playing field zelf bevorderen door met Rotterdam een systeem van indirecte financiering van alle afval af te spreken.

Mevrouw **Gerken** (SP) staat achter de adviezen van de Raad voor de Wadden. Zij betreurt dat de capaciteit voor het opruimen van olie niet wordt verruimd. Met alle bezuinigingen op de veiligheid (betonning, vuurtorenwachters, loodsplicht), rijst de vraag welke preventieve maatregelen worden genomen om de het bestaande veiligheidsniveau in ieder geval te handhaven.

Mevrouw Gerken wijst op het grote belang dat alle betrokken partijen hechten aan de volledige indirecte financiering van de haven-ontvangstinstallaties. Toch komt die maar niet van de grond. De minister kan verantwoordelijk worden gesteld voor de implementatie van de EU-richtlijn dienaangaande. Is die daadwerkelijk in het nieuwe jaar geregeld, zoals de bedoeling was?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) wijst erop dat er jaarlijks een zorgwekkende 20 000 ton scheepsafval in de Noordzee wordt geloosd. Nederland is door de Commissie al eerder op de vingers getikt voor zijn laksheid bij het implementeren van de richtlijn inzake scheepsafval. Mevrouw Van Gent vermoedt dat de minister met haar brief van 2 december jongstleden wil terugkomen op haar toezeggingen van begin oktober omtrent een systeem van volledige (100%-)indirecte financiering van de haven-ontvangstinstallaties in de loop van 2005. Het schijnt dat voor de zoveelste maal prioriteit wordt gegeven aan de zogenaamde belangen van Rotterdam: de invoering van een 100%-systeem wordt maar liefst verschoven naar 2009, en die streefdatum is nog afhankelijk gemaakt van een «transparante afweging van de belangen van het milieu, de havens en de inzamel- en verwerkingsmarkt» ook! Een dergelijke clausule wekt

argwaan, zeker in het licht van de geschiedenis, waarin milieubelangen altijd het onderspit hebben gedolven tegen havenbelangen. Mevrouw Van Gent benadrukt dat het beleid alleen een succes kan worden als schepen hun afval gratis of zonder duidelijke kosten kwijt kunnen. Hoe dan ook, de lozingen op de Noordzee dienen met verve te worden aangepakt. Welk ander concreet regeringsbeleid kan de Kamer verwachten?

GroenLinks doet samen met de Waddengemeenten een klemmend beroep op de regering om niet te bezuinigen op de vuurtorenwachters. De voorgenomen bezuinigingen op loodsen, vaarwegen, vuurtorens en rampenbestrijding zijn bijzonder onverstandig en illustreren dat de regering veiligheidsrisico's voor lief neemt. De besparingen op markering en betonning zijn absoluut ondoordacht. De claim van «rationalisering» op dit gebied is maar zeer betrekkelijk: een ramp voorkomen is in alle opzichten immers veel goedkoper dan hem moeten ondergaan. Het is ook beter dat de bezuinigingen op het zogenaamde Octopus-project worden teruggedraaid. Mevrouw Van Gent stelt voor om de daarvoor benodigde middelen te genereren uit de vermindering van de uitgaven aan externe adviseurs.

### **Het antwoord van de bewindslieden**

De **minister** wil er geen misverstand over laten bestaan dat de EU-richtlijn inzake haven-ontvangstvoorzieningen, zodra dat enigszins mogelijk is, zo snel mogelijk zal worden geïmplementeerd; zulks is immers van groot belang voor een goede implementatie van de richtlijn inzake de vervuiling door schepen op volle zee. De Raad van State heeft inmiddels advies uitgebracht, aan het nader rapport en het betreffende wetsvoorstel, inclusief de memorie van toelichting, wordt momenteel de laatste hand gelegd, zodat de stukken op korte termijn naar de Kamers kunnen worden gestuurd. De operationele inzet van zowel havenbesturen als rijksoverheid is gericht op een feitelijke uitvoering vanaf 1 mei 2004, maar daarvoor is ook de medewerking van de Kamer noodzakelijk. Een jaar na inwerkingtreding van de wet zal een evaluatie plaatsvinden. Uitgangspunt van het beleid is het zo snel mogelijk bereiken van de volledige, dus 100% -, indirecte financiering van de opvang van alle scheepsafval, waarbij geen onderscheid naar soort wordt gemaakt. Concreet betekent «zo snel mogelijk» in ieder geval binnen vijf jaar. Deze termijn is ook nodig om alle grote belangen daadwerkelijk af te wegen en tot hun recht te laten komen. Gestart wordt met een minimum van 30%. Dat percentage kan worden gezien als een soort vaste kosten, waar nog variabele kosten bovenop komen, afhankelijk van de hoeveelheid afval. Wel moet erop worden gelet dat de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam, die al relatief vrij hoge havengelden rekent, niet verder wordt aangetast. Tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam zullen hieromtrent daarom duidelijke afspraken moeten worden gemaakt. Nederland is van mening dat het beleid van de Antwerpse haven niet conform de EU-richtlijnen is. De Commissie doet op dit moment hiernaar onderzoek. De Nederlandse overheid tracht het aantal lozingen op de Noordzee ook met verder concreet beleid te verminderen: vanaf 2005 wordt het toezicht door vliegtuigen van de kustwacht geïntensiveerd, er is toezicht op alle oliejournaals en, zoals gezegd, met de haven-ontvangstinstallaties wordt de nieuwe richtlijn geïmplementeerd.

Veiligheid is bij elke beleidswijziging op dit beleidsterrein de belangrijkste randvoorwaarde. Toch is er ook veel te zeggen voor de enorme efficiencydoelstelling die Rijkswaterstaat is opgelegd. Het departement wil op verschillende wijzen de efficiency vergroten. Zo zal een alternatieve, efficiëntere manier van omgaan met betonningen, besparingen moeten opleveren. Er zal in geen geval sprake zijn van het weghalen van markeringen, wel kan worden gedacht aan een extensivering van het onderhoud ervan. Met alle betrokken partijen wordt gesproken over een optimalise-

ring van de inzet van vuurtorenpersoneel. Op dit moment is nog niet te zeggen of dit vermindering van het aantal vuurtorenwachters meebrengt. Hoe dan ook, de vaarwegmarkeringsfunctie van de vuurtorens is al jarenlang geautomatiseerd. Op die noodzakelijke functie wordt in ieder geval niet beknipt, ook omdat daarvoor inmiddels andere, soms efficiëntere, technieken voorhanden zijn. De minister zegt toe dat in ieder geval de bemanning van vuurtorens met een essentiële veiligheidsfunctie zal worden gehandhaafd; zij vindt dat haar ministerie niet in eerste instantie voor de kosten van vuurtorens met een andere, bijvoorbeeld culturele of recreatieve, functie hoeft op te draaien. Over de voorstellen hieromtrent is een nota in voorbereiding, evenals een advies van Rijkswaterstaat. De Kamer zal te zijner tijd nader worden geïnformeerd; pas dan lijkt de minister een grondige discussie hierover echt opportuun. De loodsplicht is aangepast in overleg met alle regionale betrokkenen. In 2004 verschijnt een nieuwe nota over de capaciteit van de oliebestrijding. De (olie)rampenbestrijding blijft zeker op het bestaande niveau, de surveillance wordt zelfs geïntensiveerd. Zij wordt wel anders aangepakt, onder andere in bestuurlijke zin.

Er is regelmatig overleg in het kader van de permanente contactgroep handhaving Noordzee. Handhaving voor de Waddenzee is vooral een zaak van de KLPD. De minister kondigt tot slot aan dat de aangekondigde bezuinigingen op het Octopus-project grotendeels zullen worden teruggedraaid, zodat een budget van ruim 1 mln voor dit programma resteert.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ten Hoopen

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
Atsma

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Buijs

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers