

Vergaderjaar 2001–2002

**28 040**

## **Milieuvervuiling door zeeschepen**

**Nr. 3**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2002

Hierbij geef ik u, mede namens de Minister van Justitie, mijn nadere standpunt inzake het rapport van de Algemene Rekenkamer «Milieuvervuiling door zeeschepen». Tevens stel ik er prijs op u hierbij te informeren over de voortgang met betrekking tot enkele onderwerpen die in het rapport aan de orde zijn gekomen. In een aparte brief zal ik ingaan op die aangelegenheden in het rapport van de Algemene Rekenkamer die betrekking hebben op de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Kamerstuk 28 040, nr. 4).

#### **Het rapport van de Algemene Rekenkamer**

Het in augustus 2001 uitgebrachte concept-rapport van de Algemene Rekenkamer gaf mij aanleiding om, mede namens de minister van Justitie, de hoofdlijnen daarvan te onderschrijven en kort op een aantal aanbevelingen van de Rekenkamer in te gaan. Deze reactie is ook onverkort in het uiteindelijke rapport opgenomen.

In laatstgenoemd rapport nam ik kennis van het commentaar van de Rekenkamer op die reactie, zowel op de afzonderlijke elementen in hoofdstuk 8.1 als in het nawoord van de Rekenkamer in hoofdstuk 8.2. Dit commentaar geeft mij aanleiding daarop in algemene zin te reageren.

Het commentaar van de Rekenkamer spreekt teleurstelling uit over mijn, mede namens de minister van Justitie gegeven, reactie. De Rekenkamer wekt daarin de indruk dat met onze reactie het laatste woord zou zijn gesproken. Voorts wordt voorbij gegaan aan een aantal zaken die nadrukkelijk in het kader van het onderzoek naar voren zijn gekomen, maar die nóch als zodanig in de rapportage zijn opgenomen, nóch de Rekenkamer kennelijk redenen hebben gegeven haar uiteindelijke oordeel enigszins te nuanceren.

Zo maakt de rapportage nauwelijks gewag van de vele, vooral aan het internationale karakter van het beleidsveld gerelateerde belemmeringen voor een succesvolle uitvoering van het nationale beleid, en daarmee van

de complexiteiten waarmee die uitvoering wordt geconfronteerd. Evenmin besteedt het rapport aandacht aan de inspanningen die met name vanuit Nederland worden ontplooid om in internationaal verband dergelijke belemmeringen weg te nemen, en van de successen die Nederland door gericht en vasthoudend opereren in dat internationaal verband heeft behaald. Zo heeft Nederland zich bijvoorbeeld ingezet voor de totstandkoming van de Europese Richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen en voor internationale maatregelen naar aanleiding van de ramp met de «Erika» eind 1999. Nog onlangs is een internationaal verdrag tot stand gekomen ter beperking van schadelijke stoffen in aangroeiwerende verfsystemen van schepen. Tenslotte kon binnen de relatief korte reactietermijn niet uitgebreid in concrete en actiegerichte bewoordingen worden neergezet hoe een aantal conclusies en aanbevelingen van de Rekenkamer door mijn collega van Justitie en mijzelf worden opgepakt, omdat daarover nog nader overleg moet plaatsvinden. Niet voor niets is in onze reactie een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer toegezegd, waarin mede op conclusies en aanbevelingen van de Rekenkamer wordt ingegaan. Het nawoord van de Rekenkamer in hoofdstuk 8.2 lijkt aan deze intenties volledig voorbij te gaan, waardoor onvoldoende recht wordt gedaan aan het kabinetsbeleid ter beperking van de milieuvervuiling door zeeschepen.

### **Informatie over de voortgang**

Als bijlage bij deze brief is ter informatie een voortgangsrapportage gevoegd, waarin de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de actiepunten uit de voortgangsnota Scheepvaart en Milieu wordt gemeld<sup>1</sup>. In diezelfde rapportage wordt ook melding gemaakt van een aantal nieuwe activiteiten op het gebied van de relatie scheepvaart en milieu, die na het verschijnen van genoemde nota ter hand zijn genomen. De rapportage is separaat aangeboden aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

In mijn eerdere reactie aan de Algemene Rekenkamer heb ik in het kader van het verzamelen van beleidsinformatie ook verwezen naar periodieke rapportages van andere dienstonderdelen. In haar reactie vraagt de Rekenkamer zich af welke periodieke rapportages bedoeld worden (blz. 43 /44 van het rapport). Ik doelde daarbij onder andere op het jaaroverzicht van de Scheepvaartinspectie, het jaaroverzicht van de Kustwacht en het jaarverslag van de commissie Noordzee officieren van justitie.

Inmiddels is ook het Uitvoeringsprogramma van de Nota Bestrijding Milieubedreigende stoffen 2001–2010 vastgesteld. Dit is gebeurd in nauw overleg tussen Rijkswaterstaat Directie Noordzee, het Directoraat-Generaal Goederenvervoer en het Kustwacht-centrum, na consultatie van belangrijke maatschappelijke partijen in het werkveld waaronder de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, Smit International, NOGEPA, Stichting de Noordzee, en de Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee.

Naast de doelen uit de nota is, op basis van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer een additioneel doel uitgewerkt ten aanzien van het verbeteren van de organisatie, evaluatie en afhandeling van incidenten. Het uitvoeringsprogramma vertaalt de doelen en de voornemens uit de nota in programma's en programmaonderdelen.

De gewenste resultaten en de belangrijkste mijlpalen zijn gedefinieerd en een financiële planning is gemaakt. Het is niet de bedoeling om alle activiteiten voor de hele periode van tien jaar tot in detail uit te werken maar gaandeweg, op basis van voortschrijdend inzicht, het programma verder in te vullen. De onderbouwing en de verantwoording van de kosten wordt

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

uiteeraard jaarlijks binnen de programma-organisatie uitgewerkt in het kader van de reguliere begrotingssystematiek.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos