

Vergaderjaar 2011–2012

**32 849**

**Mijnbouw**

**Nr. 17**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN,  
LANDBOUW EN INNOVATIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2012

Het aantal geregistreerde schendingen van veiligheidszones rond platforms voor de opsporing en winning van olie en gas op de Noordzee is in 2010 gestegen ten opzichte van het daaraan voorafgaande jaar. Staatstoezicht maakt hier melding van in zijn Jaarverslag 2010 en spreekt zijn zorg uit over het grote aantal en de risico's hiervan. De veiligheidszones rond platforms hebben een omvang van 500 meter gerekend vanaf het platform; het is een ieder op grond van artikel 43 van de Mijnbouwwet verboden zich binnen deze zone te bevinden, tenzij werkzaamheden worden verricht in het kader van verkenning, opsporing of winning. Dit verbod is ook van toepassing op de netten van vissersschepen, die zelf net buiten de veiligheidszone varen. Met het Openbaar Ministerie heb ik overlegd over een aanscherping van het handhavingsbeleid vanaf 1 juni a.s.

**Belang van veiligheidszones**

Veiligheidszones worden ingesteld voor de veiligheid om het risico van aanvaring en lekkages aan de pijpleidingen onder water te voorkomen, en daarmee ongelukken met nadelige gevolgen voor de mensen die werkzaam zijn op de platforms, het milieu, gedane investeringen en het belang van opsporing en winning van delfstoffen. Een aanvaring kan in het uiterste geval leiden tot een explosie op het platform met dodelijke ongevallen en onherstelbare schade aan het platform, kans op verontreiniging van het milieu door uitstroom van olie en definitieve beëindiging van de winning. Zo heeft in 2001 een aanvaring van een vrachtschip met het platform P12-C in de Nederlandse offshore ertoe geleid dat het platform total loss was en de winning beëindigd is; de resterende hoeveelheid gas is niet meer gewonnen. Gelukkig hebben zich toen geen persoonlijke ongelukken en schade aan het milieu voorgedaan, omdat het platform onbemand was, de beveiligingsapparatuur naar behoren gewerkt heeft en de putten tijdig ingesloten zijn. In het jaarverslag van Staatstoezicht op de Mijnen wordt op de concrete incidenten die zich in

2010 hebben voorgedaan nader ingegaan, als ook op gevallen in eerdere jaren van aanvaringen met platforms waarbij schade is opgetreden.

### **Categorieën overtreders**

Naar aanleiding van de zorgwekkende stijging van het aantal overtredingen is onderzocht wie de overtredingen begaan hebben en wat gedaan kan worden om het aantal schendingen terug te dringen. Ruwweg kunnen er vier categorieën overtreders worden onderscheiden, te weten vrachtschepen, schepen op drift, vissersboten en pleziervaartuigen.

De *eerste categorie* overtreders bestaat uit vrachtschepen. Vrachtschepen zijn gehouden zo veel mogelijk gebruik te maken van scheepvaartroutes die internationaal zijn vastgesteld. In de Mijnbouwregeling is vastgelegd dat op deze routes in beginsel geen mijnbouwinstallaties worden geplaatst. Toch komt het voor dat vrachtschepen een veiligheidszone binnenvaren. Daarom zijn inmiddels maatregelen getroffen. Genoemd kunnen worden:

- visuele signalering op platforms, zodat platforms voor de scheepvaart beter herkenbaar zijn,
- signalering van de vaarkoers door middel van AIS. Met dit systeem kan de koers van (grotere) vaartuigen worden gevolgd door de Kustwacht en de mijnbouwondernemingen die daarvoor zijn ingericht,
- het oproepen van schepen, die een potentieel gevaar vormen, door Kustwacht en/of de mijnbouwonderneming, al dan niet na melding door mijnbouwondernemingen,
- alarmering op schepen (dodemansknop) en
- invoering van Bridge Navigational Watch Alarm System; dit systeem wordt vanaf 2011 gefaseerd ingevoerd.

De *tweede categorie* overtreders betreft schepen die op drift zijn geraakt. Om ongelukken te voorkomen met schepen op drift is het stilleggen van de winning en het ontruimen van het platform vaak de enige mogelijkheid. Indien mogelijk, wordt met behulp van sleepboten de koers van het schip verlegd, maar weersomstandigheden en tijdige beschikbaarheid van sleepboten kunnen daarbij een probleem zijn.

De *derde en vierde categorie* overtreders bestaan uit vissersboten en schepen voor recreatief gebruik. Het komt regelmatig voor dat deze schepen opzettelijk dichtbij platforms komen. Deze schepen maken meestal geen gebruik van scheepvaartroutes en hebben vaak geen vaste routes. Directe maatregelen kunnen vaak niet genomen worden en oproepsystemen werken niet altijd. De boete bij schending van de veiligheidszone zou deze categorieën overtreders ervan moeten weerhouden opzettelijk de veiligheidszones binnen te varen.

### **Boete bij schending veiligheidszones**

Schending van veiligheidszones is in artikel 43, tweede lid van de Mijnbouwwet verboden, en is op grond van artikel 133, tweede lid, van de Mijnbouwwet een overtreding, waarvoor volgens artikel 133, eerste lid, van de Mijnbouwwet een boete van de tweede categorie (maximaal € 3800,-) kan worden opgelegd.

Wanneer sprake is van een rechtspersoon als dader kan een boete van de derde categorie (maximaal € 7600,-) worden opgelegd. De laatste jaren wordt na het constateren van een overtreding, indien mogelijk, een parate executie uitgevoerd of proces verbaal gemaakt. Op basis van de gangbare vervolgingspraktijk liggen de boetes in de orde van grootte van € 2000,- per overtreding. De indruk, gebaseerd op het aantal overtredingen in 2010, is dat de hoogte van de daadwerkelijk opgelegde boetes te weinig

effect heeft om nakoming van het verbod om zich binnen de veiligheidszone te bevinden voldoende af te dwingen.

### **Aanscherping handhavingsbeleid**

Het belang van veiligheid van platforms dwingt ertoe de nodige maatregelen te nemen om het verbod van het zich bevinden binnen veiligheidszones te effectueren. In de loop van de jaren zijn reeds veel maatregelen genomen, zoals ik hierboven heb aangegeven.

Met het Openbaar Ministerie heb ik overleg gehad over de overtredingen van de veiligheidszone en het mogelijke effect van het opleggen van hogere boetes. De gezamenlijke mening is dat hogere straffen een bijdrage aan het naleven van veiligheidszones kunnen leveren. Het Openbaar Ministerie is daarom van plan vanaf 1 juni in beginsel aan allen die zich onbevoegd in die veiligheidszone bevinden, de maximum op te leggen boete als transactievoorstel te presenteren, dan wel bij de rechter te vorderen om die maximumboete op te leggen. Om het proportionaliteitsbeginsel te kunnen toepassen, behoudt het Openbaar Ministerie beleidsruimte om in geval van uitzonderlijke omstandigheden met een duidelijke motivatie van de kant van de overtreder af te wijken van het uitgangspunt dat de maximumboete wordt gevorderd.

Deze aanpak met uitgebreid toezicht, daarop aansluitend vervolgingsbeleid en hogere straffen, en het voortzetten van de eerder genoemde andere maatregelen moet gepaard gaan met publiciteit gericht op de betrokken doelgroepen, te weten de visserij en de recreatieve sector. Na een jaar zal deze aanpak worden geëvalueerd. Als uit deze evaluatie blijkt dat de aanpak onvoldoende effect heeft op het aantal schendingen van veiligheidszones zal ik verdergaande maatregelen nemen, zoals de voorbereiding van een wetsvoorstel om de maximumstraf te verhogen.

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,  
M. J. M. Verhagen