

Vergaderjaar 1998–1999

25 868

Milieu en Scheepvaart 1998–2002

Nr. 3

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 23 augustus 1999

Op 16 december 1998 besprak de Tweede Kamer in een Algemeen Overleg de Voortgangsnota Scheepvaart en Milieu met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat (kamerstuk 25 868, nr. 2). De Minister van Verkeer en Waterstaat kondigde toen aan dat in het vervolg het overleg over deze nota met mij gevoerd kan worden. Op basis van het later door mij ontvangen voorlopig verslag van het overleg leg ik u thans – mede namens de minister van VROM – de antwoorden voor op een aantal mondelinge vragen, conform de door de Minister van Verkeer en Waterstaat gedane toezegging. Ik betreur het feit dat de beantwoording van de gestelde vragen zoveel tijd heeft gevraagd.

Vragen gesteld door de heer Herrebrugh (PvdA)

Is het op grond van de huidige regelgeving mogelijk sneller tegen vervuilers op te treden indien het bewijs van overtreding ter plaatse kan worden geleverd? Is de regering bereid daarvoor maatregelen in internationaal verband voor te stellen?

Sneller optreden is op grond van de huidige regelgeving niet mogelijk. Het bewijs van een overtreding wordt in de regel geleverd op basis van waarnemingen vanuit de lucht en op basis van controle van de administratie aan boord van schepen. Het Openbaar Ministerie hanteert dit bewijsmateriaal bij de vervolging van overtreeders met succes. Het verzamelen van bewijsmateriaal ter plekke is een buitengewoon kostbare operatie die naar aller waarschijnlijkheid geen duidelijke verbetering in de vervolging van overtreeders met zich zou meebrengen. De Regering ziet op dit moment geen noodzaak om op dit terrein in internationaal verband nieuwe initiatieven te nemen.

Vragen gesteld door de heer Klein Molekamp (VVD)

Zullen de effecten van het thans voorgestelde beleid wel meetbaar zijn, en op welke manier wil men tot betere meetresultaten komen? Op welke manier wil men tot betere meetresultaten komen? Als die resultaten niet verkregen zouden worden, wat is dan nog de betekenis van de periodieke rapportage?

De actiepunten in de nota zijn zodanig geformuleerd dat zij in de meeste gevallen kunnen worden beoordeeld op basis van de vraag of er een concreet beleidsproduct wordt geleverd. Voor wat betreft de effecten daarvan op de emissies wordt binnenkort een T0-meting afgerond. Hoewel deze meting nog niet volledig is, geeft zij wel een goede basis voor de verdere ontwikkeling van meetsystemen. Het zal echter buitengewoon moeilijk blijven om de emissies exact vast te stellen, maar trends kunnen wel zichtbaar worden gemaakt. Periodieke rapportage behoeft niet beperkt te zijn tot metingen van emissies. Hoewel emissiecijfers er deel van zullen uitmaken zal de rapportage ook een kwalitatief inzicht moeten bieden in de voortgang van de geformuleerde actiepunten.

Bij de bestrijding van SO₂ wordt gekozen voor een regionale aanpak. Betekent dit dat de uitstoot van zwavel in het ene gebied minder hoog mag zijn dan in het andere?

Het begrip «regionaal» moet hier worden gezien in een internationale context. In dit geval gaat het om de gehele Noordzee. Dit betekent inderdaad dat de uitstoot in het ene gebied minder hoog mag zijn dan in het andere, zij het onder de voorwaarde dat hierover in de Internationale Maritieme Organisatie regels zijn opgesteld. Nederland kiest ervoor om gezamenlijk met de andere Noordzee-staten de Noordzee aan te wijzen tot bijzonder gebied.

Geldt het Noordzeebeleid alleen voor schepen van de Noordzee-staten of geldt dat voor alle schepen?

Het beleid is van toepassing op alle schepen, ongeacht hun nationaliteit.

Hoe worden thans illegale lozingen bestreden?

Al gedurende een reeks van jaren wordt nagenoeg dagelijks zowel overdag als 's nachts, en met name vliegend, boven het Nederlandse deel van het continentale plat (NCP) gesurveilleerd. Overigens gebeurt dit in de kustgebieden ook varende. De reguliere surveillances spitsen zich toe op de drukke aanloopgebieden van en naar de havens en de verkeersscheidingstelsels (VSS) langs de Nederlandse kust. Ook aan de mijnbouwinstallaties op het NCP wordt in dit verband de nodige aandacht geschonken. Deze controles worden uitgevoerd door binnen het Kustwacht samenwerkingsverband participerende diensten. Geconstateerde lozingen binnen de eigen territoriale wateren, waarvan de dader bekend of achterhaald is, worden in Nederland strafrechtelijk vervolgd door het Openbaar Ministerie te Amsterdam. Zaken buiten het Nederlandse territorium worden ter vervolging overgedragen aan de betreffende vlaggenstaat.

Wordt de controle verscherpt?

Met de instelling van een Exclusieve Economische Zone (EEZ) voor het gebied buiten de Nederlandse territoriale wateren tot de grens van het Nederlandse deel van het Continentale Plat (NCP), zal het aantal in Nederland strafrechtelijk te vervolgen zaken toenemen. Een toenemend

aantal surveillance uren op en boven het Nederlandse deel van het Continentale Plat (NCP) wordt op dit moment niet overwogen. Wel worden sinds 1997 met regelmaat thema-operaties op het gebied van handhaving van maritieme milieuregelgeving georganiseerd vanuit het door het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) ingestelde Coördinatie Informatie Punt Noordzee (CIP-N). Het accent ligt hierbij, zowel uit budgettaire- als effectiviteitsoverwegingen, met name op controles in de (zee)havens.

Worden de boetes verhoogd?

Er is reeds enige jaren sprake van een progressief sanctiebeleid. Opgelegde boetes voor vergelijkbare overtredingen worden jaarlijks verhoogd.

Op welke manier zullen de effecten van dat beleid gemeten worden?

Vanuit de Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee (PKHN) is recent een werkgroep effectmeting ingesteld. Deze werkgroep zal criteria formuleren om de effecten van het thans gevoerde handhavingsbeleid te toetsen.

Hoe hoog zijn de verwachtingen van de voorgestelde maatregelen?

Een goed georganiseerde handhaving is noodzakelijk, maar biedt op zichzelf nog niet de garantie dat de betreffende regelgeving volledig wordt nageleefd. In samenhang met de overige maatregelen zoals aangekondigd in de nota mag echter worden verwacht dat de illegale lozingen op zee substantieel zullen afnemen.

Op welke manier worden de conclusies van de commissie Hoogland geïmplementeerd?

Zoals de Commissie Hoogland in haar rapport aangeeft sluit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor wat betreft de totstandkoming van een verbeterd regime voor de afgifte van afvalstoffen afkomstig van de zeevaart aan bij de komende EU-Richtlijn Havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen. Met de uitwerking van de daarmee samenhangende projecten is reeds een begin gemaakt. Daarnaast is er een werkgroep opgericht die onder leiding van het IPO de aanbevelingen van de Commissie Hoogland en het Inspectie-onderzoek uitwerkt. Dit zal leiden tot een geïntegreerd pakket van voorschriften voor WM- en WVO-vergunningen voor havenontvangstinstallaties die gevaarlijke afvalstoffen be- en verwerken. Naar verwachting zal dit pakket begin 2000 gereed zijn.

Wordt overleg gevoerd met de verschillende havenautoriteiten in Nederland, en zo ja, wat is het resultaat van dat overleg?

De Nederlandse zeehavens zijn nauw betrokken bij het beleid ten aanzien van de afvalstoffen uit de scheepvaart. Met name de Nationale Havenraad speelt hierbij een actieve rol. De Raad heeft zich bereid verklaard een voortrekkersrol te spelen bij de ontwikkeling van de aangekondigde afvalbeheersplannen, die per haven moeten worden opgesteld voor de afgifte en verwijdering van scheepsafval en ladingresiduen, als onderdeel van de implementatie van de komende EU-Richtlijn Havenontvangstfaciliteiten. Een eerste concept van een voorbeeld-plan is inmiddels in voorbereiding. Daarnaast zijn de Lidstaten verplicht om op grond van EU-Kaderrichtlijn 75/442 algemene afvalbeheersplannen op te stellen.

Afstemming van de afvalbeheersplannen voor de havens op de algemene afvalbeheersplannen is daarbij nodig.

Krijgt de samenwerking van de havens in de praktijk reeds gestalte?

Ja. De Nationale Havenraad is inmiddels bezig met het ontwikkelen van afvalbeheersplannen. Een eerste concept is inmiddels gereed.

Nederland zal zich in internationaal kader inzetten voor aanscherping van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke bulkstoffen over zee. Wordt daarbij gedacht aan de mogelijkheid van een minder complexe en daardoor beter te handhaven regelgeving?

Het door Nederland in IMO ingediende voorstel omvat indeling van schadelijke bulkvloeistoffen in een drie-categorieën systeem, hetgeen een vereenvoudiging betekent t.o.v. het huidige 5-categorieën systeem. Bovendien zullen zowel de parameters als de testprocedures geharmoniseerd zijn met het OECD indelingssysteem en testprocedures. Hiermee komen bepaalde indelingscriteria en testen die tot nu toe voor de zeevaart specifiek waren, te vervallen. Indeling in een kleiner aantal categorieën zal de regelgeving vereenvoudigen zodat deze zowel beter naleefbaar als handhaafbaar zal zijn.

Op welke manier wil men die regelgeving tot stand brengen?

Nederland heeft hiervoor in de IMO een voorstel tot wijziging van het MARPOL-verdrag ingediend.

Vraag gesteld door de heren Klein Molekamp (VVD) en Van den Berg (SGP)

De maatregelen voor lozing van het huishoudelijk afvalwater door de recreatievaart gelden niet voor de binnenvaart. Welke verklaring is er voor dit onderscheid?

Mede op initiatief van en in samenwerking met de recreatievaartorganisaties wordt in het project «Vuilwaterinzameling recreatievaart» gewerkt aan het opzetten van een netwerk van voorzieningen voor de inzameling van huishoudelijk en oliehoudend afvalwater afkomstig van de recreatievaart. In samenhang met het realiseren van voldoende innamevoorzieningen zal, naast het reeds geldende verbod tot lozing van olie en vet en olie- en vethoudend afvalwater, ook een verbod op lozing van huishoudelijk afvalwater door recreatievaart van kracht worden. Vuilwaterlozingen uit de Recreatievaart vinden geconcentreerd plaats gedurende het zomerseizoen in jachthavens en op stilstaande wateren (meren en plassen), veelal ook zwemwater, waardoor de noodzaak maatregelen te treffen groter is. Voor de beroepsvaart zijn de prioriteiten gesteld in het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag. De grootste en meest vervuilende stromen worden het eerst aangepakt. Dat betekent dat primair de aandacht is gericht op het machinekamerafval en het ladingafval. Voor het huishoudelijk afvalwater is de prioriteit gelegd bij de grote passagiersvaart. Gezien de geringere omvang van de vervuiling door huishoudelijk afvalwater vanuit de overige beroepsvaart en de aard van het vaarwater, het ruimere, doorgaans stromende oppervlaktewater, is er voor gekozen deze afvalstroom niet aan te pakken. Dit sluit niet uit dat in de toekomst wel maatregelen voor deze afvalstroom zullen worden ingevoerd. Dit dient dan te gebeuren door aanpassing van het Scheepsafvalstoffenverdrag.

Vragen gesteld door de heer Van der Knaap (CDA)

Er zijn 39 actiepunten. Een directe vertaling naar de maatregelen ontbreekt. Is een dergelijke vertaling alsnog te geven?

Niet alle actiepunten zijn bedoeld om uit te monden in maatregelen in de zin van regelgeving. De actiepunten zijn zodanig geformuleerd dat van alle punten is aan te geven in welke mate zij worden gerealiseerd. In het ene geval zal dat leiden tot concrete maatregelen, in het andere geval zal een actiepunt leiden tot overleg, in weer een ander geval zal een actiepunt leiden tot door derden genomen initiatieven. De actiepunten dienen dus zelf als ijkpunten voor het meten van de voortgang van het beleid.

Op pagina 10 staat dat in de komende jaren een goed informatiesysteem moet worden ontwikkeld. Hoe wordt thans de benodigde informatie in kaart gebracht?

De benodigde informatie wordt tot op heden betrokken uit een grote diversiteit aan bronnen. Uit jaarlijkse overzichten van gestrande vogels wordt afgeleid hoe de effecten van de lozingen van olie zich ontwikkelen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van gegevens van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen om inzicht te verwerven naar de afgifte van afval door schepen. Registraties in zeehavens vormen weer een andere bron. Er wordt ook gebruik gemaakt van in internationaal verband (IMO) uitgevoerd onderzoek op ad-hoc basis. Daarnaast zijn er gegevens beschikbaar in verband met de bestrijding van de lozing van olie en chemicaliën op binnenwateren.

Er zijn weinig reacties op de nota gekomen, dat duidt op draagvlak. Er wordt evenwel niet expliciet aangegeven dat de nota breed geaccepteerd wordt. Wat was de inhoud van de reacties die wel binnen kwamen?

De nota is in de concept-fase diverse keren besproken in de Nationale Havenraad en in het Overlegorgaan Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden. Na aanpassing als gevolg van door beide gremia geleverde commentaren is de nota formeel voorgelegd voor advies. Beide fora hebben formeel ingestemd met de in de nota voorgestelde maatregelen. Beide fora hebben verzocht bij de uitvoering betrokken te blijven. Deze verzoeken zijn – vanzelfsprekend – gehonoreerd.

Op pagina 12 staat een tabel met de cijfers voor de economische betekenis van de Nederlandse zeevaartsector. Deze cijfers zijn van 1994. Zijn actuele gegevens voorhanden?

De cijfers in deze tabel zijn afkomstig uit de Economische Impact Studie van dhr. Peeters c.s. De conclusies van dit rapport zijn uitgangspunt geweest bij de totstandkoming van de Nota Zeescheepvaart, die in 1995 is aangeboden aan de Kamer, en waarvan het instrumentarium vanaf 1996 in werking is getreden. Een nieuwe Economische Impact Studie is nog niet uitgevoerd. Wel wordt de uitwerking van het beleid jaarlijks gevolgd in de «Beleidsmonitor Zeescheepvaart», door het meten van een aantal kernindicatoren. Cijfers voor 1996 en 1997 geven aan dat (t.o.v. eind 1995) zowel het aantal schepen onder Nederlandse vlag als het aantal scheepvaartondernemingen in Nederland is gestegen met 15%. De Nederlandse werkgelegenheid in de maritieme sector is toegenomen met 4%. De toegevoegde waarde tenslotte heeft een groei van 6% laten zien.

Op pagina 13 staat dat een duurzame oplossing voor de milieu-problematiek gevonden moet worden door integratie van economisch- en

milieubeleid. Milieubeleid is afhankelijk gemaakt van economische verhoudingen. Stelt de minister zich hier niet erg passief op?

Voor de langere termijn is het beleid inderdaad gericht op het streven naar «duurzame scheepvaart». Daarbij gaat het om het creëren van omstandigheden waarbij economische en milieubelangen meer in elkaars verlengde komen te liggen. De huidige marktvoorwaarden in de zeescheepvaart genereren nog te weinig economisch voordeel voor diegenen die voldoen aan eisen op gebied van milieu en veiligheid; en andersom teveel voordelen voor diegenen die deze regels ontduiken. Beleid (alleen) gericht op het genereren van (nog) meer regelgeving mag niet erg effectief verondersteld worden vanwege de mogelijkheid tot uitwijkgedrag via het omvlaggen van schepen en/of het verplaatsen van scheepvaartondernemingen. Meer resultaat mag daarentegen verwacht worden van het, op langere termijn, streven naar andere («eerlijker») marktvoorwaarden in de scheepvaartsector. Dit vergt een internationale aanpak, waarbij met alle betrokken partijen uit de scheepvaartsector, gewerkt wordt aan het realiseren van meer transparantie en een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen in de scheepvaartmarkt (reders, verladers, verzekeraars, classificatiebureaus, overheden, etc.). Het is dus uitdrukkelijk niet zo dat het milieubeleid in passieve zin afhankelijk wordt gemaakt van economische verhoudingen. In tegendeel, Nederland kiest in dit verband juist voor een zeer actieve opstelling. Zo is (onder andere in OESO-verband en tijdens de in 1996 gehouden internationale conferentie over dit onderwerp MAREFORUM'96) het initiatief genomen tot het starten van een internationale discussie over het veranderen van marktvoorwaarden in de scheepvaartmarkt. Op 21 en 22 juni 1999 is in Amsterdam, tijdens MAREFORUM'99, uitvoerig verder gesproken worden over deze problematiek. Internationaal is overigens merkbaar dat steeds meer landen deze aanpak als meest effectief gaan beschouwen.

Op pagina 19 staat dat de Noordzeestaten de IMO kunnen verzoeken de Noordzee tot «special area» te verklaren als het nieuwe Annex II-beleid niet lukt. Wat is de stand van zaken? Is er reden om het verzoek al dan niet in te dienen?

Vooralsnog lijkt Nederland steun te verkrijgen voor het nieuwe Annex II beleid, derhalve is aanvraag voor Noordzee- special area op dit moment niet aan de orde, en zal afbreuk doen aan het huidige beleid. Het huidige beleid is immers gericht op het mondiaal terug dringen van lozingen.

Wat is de stand van zaken rond het SAV? Welke staten hebben ondertekend? Wordt hier voldoende druk op de ketel gehouden?

Het Scheepsafvalstoffenverdrag treedt in werking twee maanden nadat de laatste Ratificatieoorkonde in Straatsburg is gedeponeed. Op dit moment heeft Zwitserland de Ratificatie voltooid. Het opstellen van alle uitvoeringswetten en besluiten in de andere landen kost nog een aanzienlijke inspanning waaraan in alle landen wordt gewerkt. In Duitsland is de parlementaire behandeling vertraagd omdat het wetsvoorstel niet meer voor de verkiezingen behandeld kon worden daarom moet een deel van de procedure, met behandeling in de afzonderlijke deelstaten, worden overgedaan. Gehoopt wordt dat het Parlement direct na de zomer de behandeling kan afronden. Aan de uitvoeringswetgeving wordt intussen ook gewerkt, zowel op Bonds- als op deelstaatniveau. In Luxemburg is de parlementaire behandeling binnenkort te verwachten. In Frankrijk is reeds een presidentieel decreet getekend en wordt ook gewerkt aan de verdere uitvoeringswetgeving. In België is een behandeling zowel in de nationale als in de gewestelijke parlementen vereist. Het is op dit moment niet mogelijk inzicht te geven in

haalbare termijnen. Wel is het zo dat ernaar gestreefd wordt dat de uitvoeringswetgeving gelijktijdig gereed is met de goedkeuringswet. Nederland zal zodra de uitvoeringswetgeving (het scheepsafvalstoffenbesluit en diverse ministeriële regelingen) voldoende gevorderd is, naar verwachting in september, ratificeren. Alle verdragspartners zijn zich bewust van het belang van een zo snel mogelijke invoering van het verdrag. Niettemin is over de invoeringsdatum nog geen zekerheid te geven. Alle inzet is erop gericht dat de invoering daadwerkelijk in de loop van 2000 mogelijk is.

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat de termijn waarop de strategische doelstellingen moeten zijn gerealiseerd moeilijk is aan te geven? Waarom kan men niet tot een daadwerkelijke taakstelling komen?

Strategische doelstellingen zijn doelstellingen voor de lange termijn. Het gaat dan om duurzame ontwikkeling van de gehele bedrijfstak. Het zou niet realistisch zijn om met betrekking tot een periode van 20 tot 30 jaar precies te formuleren hoe de gewenste duurzame ontwikkeling gestalte zou moeten krijgen. De gewenste open dialoog met het bedrijfsleven zou daardoor onnodig onder druk komen te staan.

Is de onder actiepunt 1 genoemde rapportage al beschikbaar?

De rapportage zal binnen enkele maanden beschikbaar zijn.

Prioriteit 3 op pagina 27 is vaag. Over welke onderwerpen gaat het hier?

Het gaat hier met name om milieuschade door geluid en trillingen. De formulering is tevens bedoeld om aan te geven dat in het geval dat zich nieuwe milieuproblemen aandienen pas op basis van gedegen onderzoek wordt besloten om al dan niet over te gaan tot het nemen van maatregelen.

Lozingen. De schattingen lopen uiteen. Zijn de cijfers inclusief of exclusief de legale lozingen? Wordt van de legale lozingen administratie bijgehouden? Wat mag legaal geloosd worden?

De schattingen zijn inclusief de illegale lozingen. Schepen zijn verplicht om van legale lozingen op zee alle gegevens te registreren in speciale logboeken. Deze logboeken worden door de Scheepvaartinspectie gehanteerd bij de controle op lozingen. In principe mag er geen enkele schadelijke stof worden geloosd, tenzij dat gebeurt onder in de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen nauw omschreven voorwaarden. In de praktijk betekent dit dat op de Noordzee geen vuilnis mag worden geloosd.

Lozing van olie is slechts in zeer kleine hoeveelheden toegestaan. Lozing van schadelijke bulkstoffen is slechts in zeer kleine hoeveelheden toegestaan voor met name omschreven stoffen.

Pagina 34. Hoe is de opmerking over palmolie te rijmen met de opmerking dat de huidige operationele lozingen geen onverantwoorde milieurisico's met zich mee lijken te brengen?

De huidige operationele lozingen lijken op korte termijn geen onverantwoorde milieurisico's met zich mee te brengen, over de effecten op lange termijn bestaat onvoldoende kennis. Palmolie en aanverwante stoffen vormen een aparte groep stoffen. Schade van deze stoffen is niet van chemische aard maar treft zeevogels, doordat de stof aan het verenkleed van deze vogels kleeft. Stoffen uit deze groep zijn niet giftig (het zijn bestanddelen voor voedsel voor mens of dier). Nederland tracht in IMO

strengere lozingsnormen voor deze groep stoffen op te nemen. Lozingen van palmolie en aanverwante stoffen leveren bovendien geen nadelige milieueffecten op langere termijn.

Pagina 42. Waarom wordt pas op termijn onderzocht of de systemen voor zee- en binnenvaart geharmoniseerd kunnen worden?

Het betreft afstemming van verschillende internationale verdragen met voor elk verdrag andere partijen. Bij het MARPOL-verdrag zijn buiten de EU nog vele andere staten betrokken, de komende EU-Richtlijn Havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen bindt de lidstaten en het Scheepsafvalstoffenverdrag bevat verplichtingen voor de bij de Centrale Commissie Rijnvaart aangesloten landen. Juridische harmonisatie van deze verdragen in internationaal verband is uiteraard gewenst. Daar is echter geruime tijd mee gemoeid. Voor wat betreft de operationele uitvoering van de verdragen wordt nu al harmonisatie nagestreefd, bijvoorbeeld bij het oprichten van de benodigde intermediaire organisaties, het realiseren van voldoende ontvangstvoorzieningen en het afstemmen van afvalbeheersplannen.

6% Afgifte. Komt 94% terecht op de Europese stranden? Is het percentage juist? Wordt elders meer of minder afgegeven?

Ongeveer 6% van de zeeschepen die Nederlandse havens aandoen, geeft afvalstoffen af. Dit percentage komt overeen met de afgiftes in de havens van de ons omringende landen. Hieruit kan echter niet de conclusie worden getrokken dat 94% van de scheepvaart het afval op zee zou lozen. Schepen beschikken immers over ruime opslagcapaciteit om het afval dat tijdens de scheepsreis ontstaat, voor een langere periode aan boord te bewaren. Daarnaast zijn veel schepen uitgerust met installaties waarin het afval aan boord kan worden verbrand en installaties die het volume van de vaste afvalstoffen verkleinen. Tenslotte is het de schepen toegestaan om tijdens de vaart bepaalde afvalstoffen onder strikte condities te lozen. De kapitein van een schip kan derhalve in belangrijke mate zelf bepalen, b.v. om redenen van efficiency, in welke haven tot afgifte van de afvalstoffen zal worden overgegaan.

Zijn er voor de zee- en binnenvaart actuele rampenplannen voorhanden? Hoe zit het met het veiligheidsbeleid. Wie is met de coördinatie van de rampenbestrijding belast?

Ja. Voor de zeevaart is er een Rampenplan Noordzee, waarin onder meer de coördinatie door het Kustwachtcentrum is geregeld. De rampenbestrijding voor de binnenvaart is geregeld in gemeentelijke rampenplannen.

Vraag gesteld door de heren Van der Knaap (CDA), Van der Steenhoven (GroenLinks) en Poppe (SP)

Waarom worden niet onmiddellijk normen gesteld m.b.t. het bijmengen van stoffen in bunkers?

Het is niet mogelijk onmiddellijk normen te stellen met betrekking tot het bijmengen van stoffen. Op 5 oktober 1998 is aan het Nederlands Normalisatie Instituut opdracht verstrekt tot het ontwikkelen en valideren van een genormaliseerde methode voor de bepaling van PAK's en zware metalen in brandstoffen en afvalstoffen. Volgens de planning zal het eindrapport eind 1999 verschijnen. De ontwikkelde meetmethode zal worden gebruikt bij de uitbreiding van het Besluit organisch halogeengehalte brandstoffen met normen ten aanzien van PAK's en zware metalen.

Vragen gesteld door mevrouw Ravestein (D66)

Is Protect te gebruiken als systeem voor info-uitwisseling tussen havens als het gaat om afvalstoffen?

Hoewel gebruik van Protect voor de toekomst niet is uit te sluiten lijkt het systeem op dit moment daarvoor niet het meest geschikt. Protect is een informatiesysteem dat door een beperkt aantal havens wordt gebruikt. Het dekkingsgebied is op dit moment kleiner dan het dekkingsgebied van de komende EU-Richtlijn Havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen, zodat Protect niet voldoende mogelijkheden biedt om de informatie-uitwisseling onder de Richtlijn te kunnen realiseren. Daarnaast bestaat er geen verbinding tussen Protect en het informatiesysteem dat door de Europese havenstaat-autoriteiten wordt gehanteerd in het kader van de internationale samenwerking bij de handhaving van milieu- en veiligheidsvoorschriften.

Wanneer wordt de EU- Havenontvangstfaciliteiten van kracht?

Op de Transportraad van 17 juni 1999 is een politiek akkoord bereikt. Vervolgens zullen de interne EU-procedures (co-decisie) in acht moeten worden genomen. Vermoedelijk kan inwerkingtreding van de richtlijn eind 1999 plaatsvinden.

Vragen gesteld door de heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

Er wordt gewerkt aan een systeem van monitoring en informatievoorziening. Wat is de stand van zaken? Wanneer kan het systeem operationeel zijn?

Er is inmiddels een eerste aanzet gemaakt in de vorm van een T0-meting op basis van de thans bestaande gegevens. De resultaten hiervan zijn nog niet dekkend voor alle emissies, maar zij geven wel een eerste indruk van de milieubelasting. De T0-meting is binnen enkele maanden beschikbaar.

Wat zijn marktconforme instrumenten, wanneer zullen zij ingevoerd worden, welke doelstellingen wil men ermee bereiken?

Bij de inzet van marktconforme instrumenten gaat het om het zodanig veranderen van de voorwaarden in de scheepvaartmarkt, dat milieu, veiligheid en economische belangen meer in elkaars verlengde komen te liggen. Een voorbeeld van een marktconforme instrument is het bewerkstelligen van meer transparantie in de scheepvaartmarkt door het opzetten van centrale databases (zoals EQUASIS) en het wederzijds uitwisselen van informatie (bijv. gerelateerd aan substandard shipping). Een ander voorbeeld zijn gedragscodes, zoals de onlangs door scheepvaartbedrijven uit de bulk sector ontwikkelde «code of best practice». Bedoeling van deze instrumenten is te bewerkstelligen dat het voor bedrijven uit de scheepvaartsector (in brede zin) economisch gezien meer lonend wordt om te voldoen aan eisen en standaarden op het gebied van milieu en veiligheid. Hierdoor kan bereikt worden dat milieubelasting (bv. als gevolg van substandard shipping) wordt tegengegaan, waarbij tegelijkertijd een gunstige economische ontwikkeling van de scheepvaartsector mogelijk blijft.

Als de handhaving is verbeterd, hoe is dat dan gebeurd?

Gedurende de looptijd van het Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart (1991–1994) is de luchtsurveillance boven de Noordzee geïntensiveerd. Daarnaast zijn bij de Scheepvaartinspectie extra inspecteurs in dienst

genomen. Voor de Binnenvaart is in het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag een handhavingsplan opgesteld, en zijn er afspraken gemaakt over de uitwisseling van informatie tussen de daarbij betrokken diensten.

Krijgt verbetering van de handhaving in de volgende periode opnieuw aandacht? Hoe wil het kabinet de onvolkomenheden bij de bestrijding van de illegale lozings aanpakken?

Door de instelling van een Coördinatie- en informatiepunt (C.I.P.) wordt voor de zeevaart de samenhang tussen handhavingsactiviteiten boven zee en handhavingsactiviteiten in de zeehavens verbeterd. Daarnaast organiseert het CIP thema-acties, waarbij de verschillende handhavingsautoriteiten (met name Scheepvaartinspectie en Korps Landelijke Politiediensten) hun capaciteit gezamenlijk inzetten. Voor de binnenvaart is in het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag een handhavingsplan opgesteld en zijn er afspraken gemaakt over de uitwisseling van informatie tussen de daarbij betrokken instanties.

Is een oplossing voor de financiering van de HOI's in zicht?

Sinds het van kracht worden van het MARPOL-verdrag zijn in de Nederlandse havens bedrijven actief die het afval afkomstig van de scheepvaart inzamelen en/of verwerken. Financiering van de kosten voor inzameling en verwerking vindt thans plaats op basis van het principe «de vervuiler betaalt». Elk schip dat afgeeft betaalt derhalve naar rato van hoeveelheid en kwaliteit van de ingenomen afvalstoffen. Om de afgifte van afvalstoffen te bevorderen en daarmee een verbetering van het mariene milieu te bewerkstelligen, streeft de Nederlandse overheid naar de totstandkoming van een gezamenlijke aanpak door de landen van de Europese Unie. In de Transportraad van 17 juni 1999 is hierover een politiek akkoord bereikt. Het document dat thans op tafel ligt, voorziet onder andere in de introductie van een gecombineerd systeem van financiering. Het van kracht worden van dit financieringssysteem, tezamen met onder andere een afgifteplicht voor de scheepvaart en de introductie van afvalontvangst- en verwerkingsplannen in de havens, zal naar verwachting leiden tot een toename van de ingezamelde hoeveelheden afvalstoffen afkomstig van de scheepvaart.

Er moeten voor de binnenvaart reductiedoelstellingen worden geformuleerd. Bijvoorbeeld voor NO_x: 9 gram NO_x in 2000, 6 gram NO_x in 2004 of 2005 en 2 gram in 2008.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) werkt op Nederlands initiatief momenteel aan een normering voor nieuwe motoren in de binnenvaart. Naar verwachting zal in het najaar van 1999 een nieuwe norm worden vastgesteld, die neer komt op een maximale uitstoot van 9,2 gram NO_x. Deze norm is conform de normen die in de IMO voor de zeevaart worden gehanteerd. Vervolgens zal in CCR-verband moeten worden besproken wanneer een volgende normeringsfase zou moeten ingaan en in hoeverre de norm dan zou moeten worden aangescherpt. Te eniger tijd zal ook moeten worden gezien in hoeverre ook bestaande motoren, indien daarvoor goede retrofit-systemen bestaan, onder een normplicht moeten worden gebracht.

Is er een agenda voor het aan de orde stellen van de verschillende onderwerpen in internationaal verband?

Zowel de Internationale Maritieme Organisatie als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hanteren een termijnagenda.

Vragen gesteld door de heer Poppe (SP)

Waarom wordt niet op nationaal en Europees niveau begonnen met het nemen van maatregelen? Later kunnen die dan als voorbeeld dienen voor een mondiale aanpak.

De Regering hecht groot belang aan internationale samenwerking op het gebied van milieumaatregelen voor de scheepvaart. Voor de binnenvaart is hier de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het aangewezen forum. Voor de zeevaart is de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties essentieel. Unilateraal optreden jegens de mondiaal opererende zeevaart en de op Europese schaal opererende binnenvaart zou de naleefbaarheid van de regels slechts negatief beïnvloeden en zou kunnen leiden tot onverantwoord concurrentienadeel voor Nederlandse schepen en Nederlandse havens.

Kan de minister overzichten verstrekken van schepen die zonder een andere haven aan te doen een haven in en uit zijn gevaren?

Bij dit soort bewegingen dient een onderscheid gemaakt te worden tussen «zeezwaaiers» en schepen die kort naar zee vertrekken om zich aldaar van afvalstoffen te ontdoen. De eerste categorie heeft betrekking op schepen die worden verplaatst van het Botlek-gebied naar de Europoort of vice-versa. Dit gebeurt ongeveer 400 keer per jaar. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat tijdens deze verplaatsingen lozingen op zee plaatsvinden. In het andere geval gaat het om schepen die een beroep doen op de lozingsvoorwaarden onder het MARPOL-verdrag. Hierin wordt onder meer gesteld dat bepaalde lozingen mogen geschieden als het schip «en route» is. Deze term houdt in dat het schip een dusdanige koers volgt dat een zo groot mogelijke verspreiding van het effluent wordt bereikt. Hoewel deze praktijk niet in de geest van het MARPOL-verdrag is bestaan er geen wettelijke mogelijkheden om haar te verbieden. Er bestaan wél mogelijkheden om deze praktijk te belemmeren: sinds eind 1997 slaat het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam deze schepen opnieuw aan voor zeehavengeld. In 1997 waren er 33 gevallen, in 1988 nog 11, en in de periode tot 1 juni 1999 waren er 13 gevallen.

Wil de minister alvast beginnen met het opstellen van een verplichting dat schepen zich voor vertrek uit een Nederlandse haven ontdoen van schadelijke restlading en spoelwater?

Momenteel is voor de zeevaart reeds een afgifteplicht van kracht voor ladingrestanten van bulkvloeistoffen die een groot gevaar opleveren voor het mariene milieu. Schepen zijn dan ook verplicht tot afgifte van het spoelwater dat is gebruikt bij het schoonmaken van ruimen waarin dergelijke milieugevaarlijke stoffen zijn vervoerd. Daarnaast neemt Nederland binnen de Internationale Maritieme Organisatie actief deel aan de herziening van de voorschriften omtrent de afgifte van schadelijke bulkvloeistoffen. Deze nieuwe voorschriften zijn gebaseerd op recente wetenschappelijke inzichten over de schadelijkheid van deze stoffen en de technische voorschriften die een betere bescherming van het mariene milieu moeten waarborgen. In dit verband heeft Nederland o.a. de problematiek rondom de schadelijkheid van de zogenaamde lipofiele stoffen, waaronder eetbare oliën, ingebracht in deze discussie. Voor de binnenvaart wordt vanuit het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag een en ander uitgewerkt in inmiddels in ontwerp gepubliceerde AMVB's.

Misschien zal een schip niet afgeven als het niet nodig is. Kan in dat geval aan de haven van bestemming worden doorgegeven dat het schip niet schoon is?

Ja. Hierbij merk ik op dat de komende EU-Richtlijn Havenontvangst-faciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen voorziet in de inrichting van een informatienetwerk om dergelijke gegevens uit te wisselen. Het afgiftegedrag van schepen komt daarmee in beeld. Schepen die op grond van de nog beschikbare opslagcapaciteit voor het afval toestemming hebben gekregen om hun reis naar de volgende haven te vervolgen kunnen in die haven binnen het kader van de richtlijn aan een inspectie worden onderworpen.

Kan met leveranciers de afspraak worden gemaakt dat bij levering van scheepsbenodigdheden het oude verpakkingsmateriaal wordt terugge-nomen?

Er is inmiddels contact gelegd met de Nederlandse Vereniging van Scheepsleveranciers. De mogelijkheid voor het ontwikkelen van retour-systemen maakt uitdrukkelijk deel uit van dat overleg.

Waarom begint Nederland niet met een ophaaldienst die naast machinekamerafval ook chemisch afval en KGA ophaalt?

Alle schepen die Nederlandse zeehavens aandoen kunnen hun afvalstoffen afgeven aan gespecialiseerde bedrijven die binnen de havens opereren. Behalve de oliehoudende afvalstoffen uit de machinekamer zamelen dergelijke bedrijven ook afval in dat vrijkomt bij de normale bedrijfsvoering van het schip (onderhoud, huishoudelijk afval, KGA), ladinggerelateerd afval en dergelijke. Thans wordt onderzocht hoe deze inzamelstructuur voor de binnenvaart kan worden verbeterd.

Wat vindt de Minister van een extra heffing op sterk vervuilende schepen?

Zeeschepen die goede milieuprestaties leveren zouden daarvan economisch voordeel moeten ondervinden. Het is om die reden dat een systeem als de Green Award door de Regering wordt gesteund. Een positieve prikkel verdient in dit verband de voorkeur boven een negatieve prikkel, onder andere omdat de invoering van een negatieve prikkel de bewijslast bij de overheid legt, terwijl dat bij het hanteren van een positieve prikkel niet het geval is. Voor de binnenvaart wordt onderzocht hoe met behulp van het Scheeps Milieu Plan (een handleiding voor milieuzorg aan boord) kan worden gekomen tot een kortingsregeling bij het nog in te voeren betalingssysteem, analoog aan de regeling voor schepen met een goede schroefas-afdichting.

Nederland zou in het kader van Annex II moeten opkomen voor dedicated trade.

Aandringen op vervoer van bulkvloeistoffen in een dedicated trade grijpt zeer in op de bedrijfsvoering van schepen. Naast tankwassen zijn er ook andere factoren waarmee bij een milieuvriendelijke bedrijfsvoering van een schip rekening gehouden moet worden (bijv. brandstofgebruik), zodat dedicated trade alleen in specifieke gevallen een positieve invloed op het milieu zal hebben. Een ander aspect is dat een onevenwichtige belading van het schip onverantwoord hoge krachten op de constructie van het schip te weeg kunnen brengen hetgeen de veiligheid van schip in gevaar kan brengen. Daar waar mogelijk zal de industrie zelf dedicated tanks aanhouden, indien dit voor hen economische voordelen oplevert. Zelfregulering heeft derhalve op dit punt de voorkeur.

Vragen gesteld door de heer Van den Berg (SGP)

In welke mate zijn offshore en recreatievaart verantwoordelijk voor de verontreiniging van het water? Waarom zijn zij niet in de nota opgenomen?

Offshore en recreatievaart zijn niet in de nota opgenomen omdat deze doelgroepen slechts weinig gemeen hebben met de beroepsmatig uitgeoefende scheepvaart. Voor de offshore geldt onder het regime van de Mijnwet Continentaal Plat een eigen geheel van voorschriften. Ook voor de recreatievaart bestaan eigen fora. Ten aanzien van de bijdrage van beide doelgroepen aan de verontreiniging van het water ten opzichte van de scheepvaart bestaan uiteenlopende schattingen. Zij hebben gemeen dat in alle schattingen de bijdrage als relatief gering naar voren komt, hoewel deze bronnen lokaal wel een aanzienlijke bron van verontreiniging kunnen vormen.

Kan voor de zeevaart op dezelfde manier worden omgegaan met financiering i.v.m. afvalstoffen als bij visserij en binnenvaart?

De mate waarin een bepaald systeem toepasbaar is, is onder meer afhankelijk van het karakter van de doelgroep. Ten opzichte van binnenvaart en visserij is de zeevaart een doelgroep die vooral wordt gekenmerkt doordat zij op mondiale schaal opereert. Daardoor zal het niet zonder meer mogelijk zijn om voor visserij en binnenvaart ontwikkelde systemen direct op de zeevaart toe te passen. In ieder geval zal ook voor de zeevaart een systeem van indirecte financiering worden ingevoerd in EU-verband. Aansluiting bij dit Europese systeem verdient de voorkeur, dit met het oog op de concurrentiepositie van onze zeehavens.

Moet bij beheersplannen worden gedacht aan een convenant? Moet terzake geen wetgeving gaan gelden?

De afvalbeheersplannen zullen worden gebaseerd op de komende EU-Richtlijn Havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en lading-residuen. Als gevolg daarvan zullen zij dus gebaseerd zijn op wetgeving. Overigens kent de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen nu reeds verplichtingen voor havenbeheerders.

Moet er voor het ontstaan van afvalstoffen niet meer gedaan worden dan gesprekken met leveranciers?

Het aangekondigde overleg met leveranciers heeft betrekking op slechts één categorie afval, namelijk huishoudelijk afval. Voor andere afvalstromen aan boord van schepen zijn verschillende maatregelen in ontwikkeling of reeds genomen. Voorbeelden hiervan zijn de verbetering van wasmethodes aan boord van chemicaliëntankers, en de introductie van dubbelwandige olietankers, waardoor de hoeveelheid ladingrestanten drastisch zal verminderen.

Is het nu niet mogelijk de inspanningen voor wat betreft emissies naar de lucht door de binnenvaart te vergroten?

Uit het rapport «Schoon schip in de Nederlandse Binnenvaart» van het Centrum voor Energiebesparing en schone technologie (mei 1997) blijkt dat de emissies van de binnenvaart relatief laag zijn. Als resultante van Europese regelgeving voor brandstoffen zullen de SO_x-emissies van de binnenvaart halveren, terwijl ook de uitstoot van deeltjes zal verminderen. Voor NO_x is normering van de emissies voorzien. Momenteel wordt daaraan gewerkt in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Naar

verwachting zal deze normering in het najaar van 1999 tot stand zijn gebracht. De Regering onderzoekt momenteel de mogelijkheid om middelen beschikbaar te stellen om een tegemoetkoming te doen in de meerkosten van schone motortechnologie voor de periode vanaf de vaststelling van de normen tot de inwerkingtreding daarvan (uiterlijk in 2001) om snelle introductie van deze motoren te bevorderen. Daarnaast zijn bepaalde typen schone motoren al opgenomen in de VAMIL-Regeling (Vrije Afschrijving Milieu-investeringen).

Kan de handhaving op het water minder versnipperd, bijvoorbeeld uitgevoerd door een of twee diensten?

De effectiviteit van de handhaving van milieuregels op het water is vooral afhankelijk van een goede samenwerking tussen de betrokken diensten. Onder meer door de instelling van een Coördinatie- en Informatiepunt (C.I.P.) is de samenwerking verder verbeterd. Uit tot nu toe gehouden thema-acties is gebleken dat verbetering van de samenwerking een werkbare optie is. De Regering ziet derhalve geen aanleiding om de handhaving op te dragen aan één of twee diensten.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. M. de Vries