

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 456 61 71  
F 070 456 7895

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/10913

**Uw kenmerk**  
28 040, nr. 5

**Bijlage**  
-

Datum 21 februari 2011  
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die door de commissie voor de Rijksuitgaven en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu zijn gesteld over het rapport "Milieuvervuiling door zeeschepen, Terugblik 2010" van de Algemene Rekenkamer.

1. Welke redenen zijn aan te wijzen dat pogingen om in de gehele Europese Unie één tarief te hanteren voor afvalinzameling in zeehavens zijn mislukt?
1. Bij de totstandkoming van de EU-richtlijn voor havenontvangstvoorzieningen in 2004 (HOV's) is geprobeerd om voor alle Europese havens tot een uniforme methodiek van financiering te komen.

Overeengekomen is dat het 'gebruiker betaalt beginsel' toegepast dient te worden en dat alle schepen, via indirecte financiering, substantieel (minimaal 30%) dienen bij te dragen in de kosten van de HOV's, ongeacht het feitelijk gebruik van de voorzieningen. De mate van indirecte financiering is daarmee deels geharmoniseerd.

Dit heeft tot gevolg gehad dat in de verschillende EU-lidstaten de, weliswaar uniforme, methodiek van indirecte financiering, op verschillende manieren is ingevuld. Zowel de afvalbijdrage die de schepen moeten betalen, als het daarbij behorende afgiftereductie lopen derhalve uiteen.

Het feit dat er geen sprake is van één tarief komt daarnaast voort uit het feit dat de kosten voor inzameling en verwerking van de scheepsafval in de verschillende zeehavens uiteenlopen. Dit door verschillen in grootte en karakter van de havens en door diversiteit en capaciteit van de aanwezige havenontvangstvoorzieningen.

2. Wat is de verklaring voor het feit dat er meer afval wordt afgegeven en dat er ook meer afval op het strand wordt gesignaleerd?

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/10913

2. De hoeveelheid scheepsafval die wordt afgegeven bij de havenontvangstvoorzieningen in de Nederlandse zeehavens is sinds de implementatie van de EU-richtlijn voor havenontvangstvoorzieningen (2005) flink toegenomen. Ook als hierbij wordt gecorrigeerd voor de groei van de scheepvaart.

De hoeveelheid afval die op de stranden door Rijkswaterstaat wordt gemeten bestaat voor een deel uit afval dat door de scheepvaart overboord is gezet, maar ook uit afval afkomstig van landbronnen. Het monitoring-onderzoek van Rijkswaterstaat laat de laatste 10 jaar geen significante toename van de hoeveelheid strandafval zien.

3. Op welke manier kan er meer uniformiteit worden gewaarborgd over afgiftetarieven, meldingsplicht, enzovoorts?

3. Er is door de EU-richtlijn havenontvangstvoorzieningen al veel uniformiteit, zoals de methodiek van indirecte financiering, de meldplicht voor de afgifte van scheepsafval en het uniforme meldformulier. Verdere uniformering van de afgifte- en financieringssystemen wordt gezocht in de praktische uitwerking van deze systemen. Bij de komende herziening van de richtlijn zet Nederland zich actief in voor deze verdere uniformering. Er is hierover uitgebreid contact met de zeehavens, de KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) en de VOMS (Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart). Ik denk hierbij aan:

- Verder stroomlijnen van het EU-meldformulier voor af te geven afvalstoffen (Bijlage II bij richtlijn) met het meldformulier van de International Maritime Organization (IMO);
- Het verder in lijn brengen van de definities van de EU-richtlijn havenontvangstvoorzieningen met de definities in het MARPOL-verdrag (=International Convention for the Prevention of Pollution From Ships) van de IMO;
- Harmonisering van de opbouw van kostensoorten bij de inzameling en verwerking van scheepsafval;
- Komen tot verdere uniformiteit in datasystemen en elektronische informatieuitwisseling;
- Harmonisering van ontheffingsvoorwaarden voor ontheffing van meldplicht, afvalbijdrage en afgifteplicht;
- Uniformering in de definitie van het begrip "voldoende opslagcapaciteit" aan boord van schepen, totdat de volgende haven wordt aangelopen.

4. Nu de pakkans is vergroot voor overtreders doordat er sinds vier jaar ook satellietfoto's worden gebruikt om milieuverontreiniging op zee op te sporen, zijn er sindsdien ook significant meer overtredingen gesignaleerd?

4. De pakkans is niet vergroot door het beschikbaar zijn van satellietbeelden. Nederland maakt sinds begin jaren 90 al gebruik van deze beelden. Een satellietbeeld maakt een kuststaat erop attent dat er mogelijk een verontreiniging is, maar voor het vaststellen van een overtreding is de visuele verkenning door een waarnemer in een vliegtuig of op een schip noodzakelijk.

De pakkans wordt vergroot door het vliegprogramma zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de doorkomst van de satellieten. Ondanks de hierdoor toegenomen pakkans zijn er niet meer overtredingen gesignaleerd. Als gevolg van verscherpte regelgeving (MARPOL) en technische verbeteringen in de scheepvaartindustrie is er al enige jaren een dalende trend in oliemorsingen te zien.

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/10913

5. Wanneer komt er een eenduidig rijksstandpunt over de strafbaarstelling bij het niet, of niet volledig, bijhouden van het oliejournaal door buitenlandse schepen?
5. Het niet volledig bijhouden van het oliejournaal door buitenlandse schepen op zee is niet strafbaar gesteld op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in samenhang met de Wet op de economische delicten, en dat zal voorsnog zo blijven. Op grond van het VN-Zeerechtverdrag is het mogelijk maatregelen ter bestrijding van verontreiniging van het mariene milieu op te leggen aan buitenlandse schepen op zee. Het bijhouden van het oliejournaal door buitenlandse schepen is niet als een dergelijke maatregel aan te merken, maar vormt het middel om de overtreding van deze maatregelen (de lozingsvoorschriften) op te sporen. De overtreding van de lozingsvoorschriften door Nederlandse en buitenlandse schepen is uiteraard wel strafbaar gesteld.

In de praktijk blijkt dat fouten in het oliejournaal veelal administratieve fouten betreffen; het invullen daarvan wordt als administratief ingewikkeld ervaren. Om deze reden heeft het milieucomité van de Internationale Maritieme Organisatie op 8 november 2010 richtsnoeren vastgesteld met betrekking tot de wijze waarop het oliejournaal moet worden ingevuld.

Een niet behoorlijk bijgehouden oliejournaal leidt op grond van de Wet havenstaatcontrole tot een meer gedetailleerde inspectie, waarbij bezien wordt of het schip de lozingsvoorschriften, waarvan de overtreding wel strafbaar is gesteld, heeft nageleefd."

Indien vast komt te staan dat het oliejournaal (= geschrift) opzettelijk niet juist of onvolledig is ingevuld en sprake is van valsheid in geschrifte, dan wel het opzettelijk gebruik maken daarvan, legt het OM overtreding van het algemene artikel 225 van het Wetboek van Strafrecht ten laste.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen