

Vergaderjaar 2003–2004

29 400

Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 2 april 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid. Het verslag volgt de opbouw van de memorie van toelichting en behandelt alleen die onderdelen van de memorie waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

ALGEMEEN

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de voorgestelde wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De doelstelling van de wet is het bevorderen van een verantwoorde inzameling en verwerking van scheepsafval en het tegengaan van milieuvervuiling. In hoeverre behoeft de illegale lozing/dumping van scheepsafval in Europese wateren een strengere aanpak, nu er in Europa in toenemende mate sprake is van een sluitend systeem voor inzameling van verwerking van scheepsafval. Kan de regering aangeven welke (wettelijke) maatregelen, naast het onderhavige wetsvoorstel, op dit terrein in Europees en nationaal verband worden voorbereid.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennis genomen van het voorstel voor de wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten. Zij betreuen de opgelopen vertraging bij de invoering van de belangrijke Europese richtlijn ten eerste. De richtlijn vormt volgens de leden van de PvdA-fractie een belangrijke stap naar een veilige en schone zeevaart. Evenzeer wordt de aanleiding voor de vertraging betreurd, omdat de leden van de PvdA-

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), 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), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

fractie fel pleitbezorger zijn van het adagium «de vervuiler betaald». Daartoe zou een kostendekking van honderd procent een logisch middel zijn. De regering schetst in de memorie van toelichting het verloop van de onderhandelingen over de dekkingsgraad en geeft daarbij aan dat de inzet van onder meer Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk tevens de uitkomsten vormen van de onderhandelingen. De leden van de PvdA-fractie spreken hun teleurstelling uit over deze uitkomsten en informeren naar de visie van de regering op de stelling dat er geen sprake is geweest van het sluiten van een compromis, maar dat na lang onderhandelen met de inzet van overige landen is ingestemd.

In de memorie van toelichting wordt gesproken over een streven naar een uitbreiding van het stelsel met een kostendekkingsgraad van honderd procent binnen vijf jaar. De leden van de PvdA-fractie willen graag een toelichting ontvangen op de aannamen die aan dit streven ten grondslag liggen. Zo willen zij antwoord op de vraag of de onderhandelingspartners hebben ingestemd met dit streven, of dat nader overleg tot een dergelijk resultaat moet leiden. Indien sprake is van dat laatste geval vragen zij de regering om een toelichting op het stappenplan en om een schets van de realiteitswaarde van het streven.

De leden van de fractie van de PvdA steunen het streven van de regering naar een spoedige implementatie van de richtlijn. Zij ontvangen graag een actuele stand van zaken met betrekking tot het tijdsplan, omdat de genoemde datum van 1 mei 2004 in hun ogen onrealistisch lijkt. De leden van de PvdA-fractie informeren naar de procedures die de Europese Commissie heeft opgestart vanwege het niet tijdig implementeren van de richtlijn. In een brief aan de Tweede Kamer d.d. 21 maart 2003 (25 868 nr. 5) sprak de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat over de kans dat in een tweede (snelle) procedure de Europese Commissie het Hof zal vragen Nederland een dwangsom per dag op te leggen vanaf de datum van die tweede uitspraak van het Hof.

De leden van de PvdA-fractie stellen op basis van de memorie van toelichting vast dat de Europese richtlijn een grote ruimte biedt met betrekking tot de wijze waarop de richtlijn wordt toegepast. Immers, naar aanleiding van het vaststellen van de richtlijn is volop overleg gevoerd met andere landen over de wijze waarop de nieuwe verplichtingen worden uitgevoerd. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of meer een gedetailleerde richtlijn een uniforme werkwijze op Europees niveau had kunnen bevorderen en of de regering met hen van mening is dat overleg over de wijze waarop de richtlijn wordt uitgevoerd op een Europees niveau dient te worden gevoerd, om verschillende systemen en interpretaties te voorkomen.

In een brief aan de Tweede Kamer d.d. 30 juni 2003 (25 868 nr. 8) gaf de minister aan dat getracht wordt per 1 januari op vrijwillige basis een systeem voor de indirecte bijdrage operationeel te hebben. Bovendien schreef de minister in die brief dat middelen waren gereserveerd om die zeehavens praktische steun te kunnen geven met het oog op een voortvarende implementatie van de richtlijn. In een aanvullende brief d.d.

2 december 2003 (25 868 nr. 9) meldt de minister dat van een dergelijk systeem geen sprake zal zijn vanwege gebrek aan draagvlak. De leden van de PvdA-fractie willen van de regering weten wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot een mogelijk vrijwillig systeem vooruitlopend op de vaststelling van onderhavige wet en op welke wijze de eerder gereserveerde middelen zijn besteed.

De leden van de PvdA-fractie hechten veel waarde aan een grondige evaluatie van de wet, een jaar na de inwerkingtreding. Zij vragen de regering om een toelichting op de wijze waarop de evaluatie zal plaatsvinden en welke mogelijkheden er bestaan om naar aanleiding van de evaluatie de werkwijze te herzien.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende wetswijziging. Zij kunnen instemmen met de 30% indirecte financiering. De leden van de VVD-fractie hopen dat er binnen afzienbare tijd met de Noordzeelanden afspraken kunnen worden gemaakt over 100% indirecte financiering van de afvalverwerking. Zij zijn dan ook verheugd te lezen dat er een vervolgonferentie door Zweden wordt georganiseerd om verder te spreken over de financiering en informatie uitwisseling. De leden van de VVD-fractie zien de wetswijziging als een stap in de goede richting om illegale lozing op zee terug te dringen. In dit kader willen de leden van VVD-fractie graag weten wanneer de nota naar aanleiding van het verslag van de wijziging van onder andere de Wvvs met betrekking tot het instellen van de Exclusieve Economische Zone naar de Tweede Kamer toe komt. Met andere woorden wanneer kan Nederland illegale lozingen buiten de territoriale wateren gaan bestrijden? De leden van de VVD-fractie vragen tevens wat de stand van zaken is met betrekking tot de infractieprocedure die tegen Nederland is gestart over de implementatie van Richtlijn 2000/59/EG. Ligt de zaak al voor bij het Europese Hof?

De leden van de SP-fractie zijn verheugd nu eindelijk te mogen reageren op het onderliggende wetsvoorstel. Volgens deze leden heeft het echter veel te lang geduurd voordat dit voorstel er kwam en nu dit voorstel er ligt is het onvoldoende. Zij vragen zich af of een sterkere regierol van de minister niet tot een veel snellere en transparantere regelgeving zou kunnen leiden. In 2002 zou reeds het systeem van indirecte financiering bij havenafval ingevoerd worden. In het onderliggende wetsvoorstel gebeurt dit nog slechts maar ten dele. Vanwaar deze wijziging?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. De fractie is verheugd dat er wettelijke regels komen voor de inzameling en verwerking van scheepsafval, maar meent dat de ambitie van de regering op dit punt te laag is. Deze leden merken op dat het wetsvoorstel een minimale implementatie van de Europese richtlijn 2000/59/EG is. Ook vragen deze leden waarom de termijn ter implementatie van de Richtlijn 2000/59/EG zo ruim is overschreden, terwijl er toch niet veel van de minimale vereisten van de richtlijn wordt afge- weken.

HOOFDSTUK 2

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat schepen hun afval opsparen totdat ze in een land zijn waar minder strenge normen gelden of dat ze op volle zee zijn en het afval daar alsnog over boord zetten.

HOOFDSTUK 4: NIEUWE VERPLICHTINGEN VOOR DE SCHEEPVAART

De leden van de CDA-fractie merken op dat het wetsvoorstel vooral nieuwe verplichtingen met zich meebrengt voor de havenbeheerders en kapiteins van zeeschepen. Noch het wetsvoorstel, noch de memorie van toelichting staan uitgebreid stil bij de rol en de verantwoordelijkheid van de exploitanten van schepen (rederijen). Wel wordt in artikel 6a de mogelijkheid gecreëerd om schepen die door hun milieuzorgsysteem, het ontwerp, de uitrusting of de exploitatie aantoonbaar minder scheepsafval produceren een korting te geven op de indirecte bijdrage. Kan de regering aangeven op welke wijze exploitanten van schepen, ook die onder buitenlandse vlag, op hun verantwoordelijkheid voor een goede bedrijfsinterne milieuzorg worden aangesproken?

Paragraaf 4.1 Afgifteplicht van scheepsafval en ladingresiduen

De leden van de CDA-fractie constateren dat het afgeven van ladingresiduen (restanten van ladingen in ruimen of tanks) slechts verplicht is «indien dit uit het Verdrag voortvloeit». Deze ladingresiduen vallen buiten de definitie van scheepsafval (artikel 1, lid n) en daarmee buiten de reikwijdte van het wetsvoorstel. Kan de regering aangeven waarom het afgeven van ladingresiduen buiten de richtlijn en het wetsvoorstel is gehouden? Hoe verhoudt dit zich tot de internationale en nationale doelstelling om de lozing/dumping van schadelijke stoffen op zee tegen te gaan? Meer in het algemeen verzoeken deze leden de regering om aan te geven in hoeverre het wetsvoorstel zich richt op de afvalstromen die het zee- en kustmilieu het meest bedreigen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de afvalinzameling van marine schepen, die uitgezonderd zijn in de Wvvs, is geregeld. Welke eisen gelden voor deze schepen met betrekking tot lozingen, afvalverwerking en dergelijke? Heeft de marine eigen havenontvangstinstallaties? Leveren marine schepen al hun afval in?

Paragraaf 4.3 Indirecte financiering van de kosten van inzameling en verwerking van scheepsafval

De leden van de CDA-fractie kunnen instemmen met de introductie van een wettelijke afgifteplicht en een systeem van, voorlopig gedeeltelijke, financiering via indirecte bijdragen. Uit de memorie van toelichting (p. 7) leiden de leden van de CDA-fractie af dat de regering 30% van de totale kosten voor inzameling en verwerking via indirecte bijdragen wil financieren. Hiermee wordt naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie voor de exploitanten van schepen een prikkel geïntroduceerd om scheepsafval in de Nederlandse havens af te geven en wordt tegelijkertijd de concurrentiepositie van deze havens niet uit het oog verloren. Wel vragen de leden van de CDA-fractie welke stappen de regering onderneemt ten aanzien van België, dat de invoering van het systeem van indirecte financiering via een «waarborgconstructie» lijkt te frustreren. De leden van de CDA-fractie constateren dat Artikel 6a, tweede lid, van het wetsvoorstel bepaalt dat het percentage van de totale kosten dat wordt gedekt via indirecte bijdragen door onze Minister wordt bepaald.

In beginsel wil de regering binnen 5 jaar komen tot een dekking van 100% via indirecte bijdragen. «Het tempo van de uitbreiding vergt een nadere afweging van het havenbelang, het milieubelang en de belangen van de afvalverwerkingssector», stelt de regering in de memorie van toelichting (p. 3). Het bepalen van het percentage en daarmee het afwegen van diverse maatschappelijke belangen vormt naar het oordeel van deze leden het hart van het voorliggende wetsvoorstel. Dit rechtvaardigt in beginsel ook de betrokkenheid van het Parlement als medewetgever. Kan de regering aangeven waarom het betreffende percentage niet als materiële bepaling in het wetsvoorstel is opgenomen. Kan de regering voorts aangeven op basis van welke criteria deze afweging tussen de diverse belangen jaarlijks wordt gemaakt. En kan concreet worden aangegeven hoe de volledige indirecte financiering stapsgewijs zal worden ingevoerd, zodat ook de sector zich hierop kan instellen.

De leden van de CDA-fractie constateren voorts dat de havenbeheerders veel beleidsruimte is toegekend bij de nadere uitwerking van de richtlijn. De Raad van State signaleert het gevaar dat hierdoor bepaalde soorten afval systematisch buiten het stelsel van indirecte bijdragen worden gehouden, hetgeen in strijd is met richtlijn 2000/59/EG. De memorie van toelichting (p. 7) wekt de indruk dat de indirecte financiering beperkt blijft tot vuilnis en olieafval. Voor de overige soorten afval zou directe financiering blijven bestaan, hetgeen weer zou kunnen aanzetten tot lozen op zee.

Welke invloed kan de regering uitoefenen op de keuze die beheerders maken voor de soorten afval die binnen of buiten het systeem van indirecte financiering worden gehouden? En kunnen havenbeheerders verschillende tarieven toepassen voor het aanbieden en het verwerken van afval?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering aan te geven hoe zij aankijkt tegen de manier waarop België de Europese Richtlijn implementeert. Heeft hun manier van implementeren gevolgen voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens? Heeft de Nederlandse overheid overwogen om de richtlijn ook op Belgische wijze te implementeren in Nederland?

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe het percentage van de indirecte financiering vastgesteld wordt en wat de kosten hiervan zijn. Houdt de regering wel rekening met de kosten van de handhaving in het geval er geen sprake is van volledige indirecte financiering? Vindt de regering het terecht dat het milieu zal moeten leiden onder de druk van de havenbeheerders die geen volledige indirecte financiering wensen? Wat zijn de gevolgen van het Belgische systeem voor de Nederlandse situatie? Zal zowel de afgifte van olie als de verwerking ervan vallen onder de indirecte financiering? In hoeverre is de prikkel voor illegale lozingen verdwenen bij gedeeltelijke indirecte financiering? De leden van de SP-fractie denken dat de antwoorden op al deze vragen ertoe leiden dat een systeem van 100% indirecte financiering op zo kort mogelijke termijn ingevoerd zal moeten worden. Graag zouden we dit in het wetsvoorstel opgenomen willen zien. Een duidelijke regierol van de Minister is daarbij noodzakelijk.

De leden van de fractie van GroenLinks constateren dat een deel van de overschrijding van de implementatiedatum veroorzaakt is door het langdurige overleg met andere lidstaten en dat het juiste de andere lidstaten waren die niet over wilden gaan tot een systeem van 100% indirecte financiering. Deze leden vinden dit zeer opmerkelijk. Immers, kennen de noordelijke landen die grenzen aan de Noordzee, met name Duitsland, Denemarken en Noorwegen niet een systeem van 100% indirecte financiering? Lag aansluiting bij het beleid in deze Noordzeelanden niet voor de hand? In hoeverre is het afvalinzamelingsbeleid in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en zuidelijke lidstaten van negatieve invloed op de concurrentiepositie van de Nederlandse havenbedrijven? De Britse havens en de havens van zuidelijke lidstaten concurreren toch niet of nauwelijks met de Nederlandse havens? De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af waar de regering zich op baseert wanneer zij wel degelijk een negatief effect op de concurrentiepositie veronderstelt. Daarnaast merken deze leden op dat de besluitvorming in België blijkbaar van grote invloed is geweest op het uiteindelijke wetsvoorstel van de Nederlandse regering. Kan aangegeven worden wat ondernomen is om de keuze van België te beïnvloeden. Voldoet België met haar systeem aan de eisen zoals gesteld in de richtlijn? Zijn er pogingen ondernomen om de beslissing van de Belgen bij de Europese Commissie aan de orde te stellen.

De leden van de fractie van GroenLinks betreuren de keuze om niet bij de invoering over te gaan tot 100% indirecte financiering. Het tegengaan van het dumpen van scheepsafval in zee is het doel van de richtlijn. Zij vragen zich sterk af of onderhavig wetsvoorstel in deze vorm, met een startpunt van 30% indirecte financiering, wel aan dit doel van de richtlijn voldoet. Weliswaar wordt in de richtlijn slechts een minimum van 30% voorgeschreven, uiteindelijk is het aan de lidstaten en dus aan de Nederlandse regering om dit te verwerken in een wet die de beoogde werking heeft. De regering kiest echter voor een startpunt van 30%. De regering stelt dit voor omdat anders de kosten voor afvalverwerking zorgen voor een te hoog havengeld, waardoor er nadelige economische gevolgen voor de

havenbedrijven optreden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af waarop deze gevolgtrekking gebaseerd is. Uit welk onderzoek blijkt dat 100% indirecte financiering zorgt voor een verzwakking van de concurrentiepositie? Kan de regering aanwijzen wat de werkelijk te verwachten gekapitaliseerde schade is die de Nederlandse Havenbedrijven lijden bij 100% financiering, en waarop is deze gebaseerd. De leden van de fractie van GroenLinks wijzen op een onderzoek van de Erasmus universiteit, waarin geconcludeerd wordt dat de regelgeving ten aanzien van afvalafgifte amper een significant nadeel oplevert voor de Nederlandse havenbedrijven en dat een verschuiving van ladingstromen in ieder geval niet te verwachten is.

In de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel staat dat het streven is dat binnen vijf jaar 100% indirecte financiering is bereikt en dat het tempo afhangt van een nadere afweging van het havenbelang, het milieubelang en de belangen van de afvalverwerkende sector. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat hierbij, net zoals in andere milieuregelgeving zoals de Wet milieubeheer, uitgegaan moet worden van het ALARA-principe. Oftewel, de milieubelasting moet As Low As Reasonably Achievable zijn. Met andere woorden, de belasting van het zeemilieu mag niet hoger zijn dan wat redelijkerwijs bereikt kan worden. Er moet dan ook een betere onderbouwing zijn, menen deze leden, waarom 100% indirecte financiering redelijkerwijs niet van de havenbedrijven dan wel de scheepseigenaren gevraagd kan worden. In de Memorie van Toelichting wordt nu alleen de stelling geponeerd dat 100% niet redelijkerwijs op korte termijn gehaald kan worden, maar een feitelijke onderbouwing daarvan ontbreekt. Deze leden menen dan ook dat deze onderbouwing toegevoegd dient te worden voordat aannemelijk gemaakt kan worden dat 100% in een keer niet haalbaar dan wel wenselijk is. Afsluitend concluderen de leden van de fractie van GroenLinks dat de regering onvoldoende onderbouwd heeft waarom afgeweken dient te worden van het beginsel van 100% indirecte financiering. Bovendien dienen duidelijke richtlijnen gesteld te worden waarbinnen de havenbeheerders de tarifiering vormgeven.

HOOFDSTUK 5 NIEUWE VERPLICHTINGEN VOOR DE HAVENBEHEERDERS

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering er voor kiest om niet rechtstreeks in te grijpen in de werking van de markt van afgifte, inzameling en verwerking van afvalstoffen. Havenbeheerders hebben de mogelijkheid om via contracten met inzamelaars en verwerkers sturend op te treden. Niettemin is het rijk als wetgever naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie wel «systeemverantwoordelijk» voor een goed functionerend stelsel van inzameling en verwerking. Kan de regering aangeven in hoeverre wordt verwacht dat het systeem van 30% indirecte financiering voldoende aanbod genereert voor een goed functionerende markt voor inzameling en verwerking van scheepsafval. En in hoeverre bestaat er een gevaar voor overcapaciteit in de inzameling/verwerking naarmate het aandeel van indirecte financiering toeneemt tot 100%, waarvan de kosten weer moeten worden doorberekend aan havenbeheerders en rederijen.

De leden van de VVD-fractie constateren op pagina 11 dat verificatie een private aangelegenheid is. Houdt dit in dat de scheepvaartsector zelf moet controleren of het afval daadwerkelijk verwerkt wordt en dat de prijs redelijk is? Waarom ligt deze taak niet bij de inspectie van VROM? Indien op prijs gecontroleerd moet worden, ligt hier dan niet een taak voor de NMa? De NMa kan immers controleren of er prijsafspraken worden gemaakt tussen de afvalverwerkers?

De leden van de fractie van GroenLinks menen dat bij de afweging van economische belangen van de havenbedrijven ook kosten meegenomen moeten worden die nu niet in rekening worden gebracht maar wel gekoppeld zijn aan de keuze om niet meteen te beginnen met 100% indirecte financiering. Zolang een groot deel van het afval niet afgegeven wordt maar geloosd of gedumpt in zee, zullen er aanmerkelijke kosten voor opsporing en handhaving worden gemaakt. Kan de regering inzichtelijk maken welke kosten zij en eventuele anderen nu maken voor de handhaving van het verbod op het dumpen van scheepsafval. Hoe hoog zijn deze kosten na invoering van dit wetsvoorstel en hoe hoog zouden deze zijn wanneer meteen wordt uitgegaan van 100% indirecte financiering. Dezelfde vraag kan gesteld worden voor andere kosten, zoals de kosten voor oliebestrijding op land en op zee, vuilnisprojecten en gedeelde inkomsten van afvalinzamelaars en -verwerkers. Zijn en/of worden deze kosten meegenomen in de afweging van belangen? Deze leden menen dat deze kosten eerst in beeld gebracht dienen te worden voordat een weging gemaakt kan worden uit economische belangen van de havens en afvalverwerkers en inzamelaars en milieubelangen. In het wetsvoorstel wordt een grote verantwoordelijkheid neergelegd bij de havenbeheerder, met name met betrekking tot de keuze van de afvalstromen waarvoor directe of indirecte financiering geldt. De leden van de fractie van GroenLinks vinden dat deze afweging van publieke en private belangen thuis hoort bij een overheidsorgaan of dat in elk geval duidelijke richtlijnen worden vastgesteld waarbinnen deze afweging plaats dient te vinden. Zo blijkt uit het voorgestelde tariefsysteem dat voor de afgifte van olie nog steeds betaald zal moeten worden, omdat de opbrengst van de indirecte financiering volledig ingezet zal worden voor de verwerking van oliehoudend afval. Hoe beoordeelt de regering dit voorstel van het Rotterdamse Havenbedrijf? Zal dit systeem er niet toe leiden dat oliehoudende producten nog steeds in dezelfde hoeveelheid gedumpt en geloosd zullen worden? Is het dan niet zo dat op een belangrijk punt het doel van de richtlijn, het bestrijden van lozingen van oliehoudend afval niet gehaald zal worden? De leden van de fractie van GroenLinks menen dat er landelijke richtlijnen dienen te komen die, binnen de randvoorwaarden van de wet, richting geven aan de tarifiering van de verschillende afvalstromen, juist om een dergelijke situatie zoals nu dreigt te gebeuren bij de Rotterdamse haven te voorkomen. Deelt de regering deze mening?

HOOFDSTUK 6 VISSERIJ

De leden van de VVD-fractie vragen waarom vissersschepen geen meldplicht hebben. Aangegeven wordt dat er ruimte wordt gelaten voor het handhaven van het SFAV-systeem (pag 12). Betekent dit dat het vrijwillige karakter van het SFAV-systeem ook blijft bestaan?

HOOFDSTUK 8 LASTEN VOOR BEDRIJFSLEVEN

De leden van de PvdA-fractie stellen vast dat de wijze waarop de uitvoering van de richtlijn is vormgegeven leidt tot een omvangrijke verzwaring van de administratieve lasten voor zowel de Nederlandse overheid, kapiteins van schepen die Nederlandse havens aandoen als voor de inzamelaars en verwerkers van scheepsafval. Deze leden zijn zich bewust van de noodzaak van een toereikende administratie om de beoogde effecten van de richtlijn te bereiken. Zij vragen zich wel af of de regering zich een doel voor ogen heeft gesteld om, bijvoorbeeld door middel van de toepassing van een uniforme werkwijze op Europees niveau, de administratieve lasten te verlichten.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat in het verleden subsidies zijn verstrekt voor het bouwen van havenontvangstinstallaties. Doelstelling van deze wet is dat er meer afval afgegeven wordt. Houdt dit dan in dat er meer havenontvangstinstallaties gebouwd moeten worden? Hoe hoog zijn hiervan de kosten? Wie gaat dit betalen, de private inzamelaars, de havens of wordt er subsidie verstrekt? Indien er geen subsidie wordt verstrekt, houdt dit dan in dat de verwerking van afval duurder wordt, omdat de investeringskosten terug moeten worden verdiend? Mag er volgens de Europese Richtlijn subsidie worden verstrekt voor het bouwen van de havenontvanstinstallaties? Op pagina 8 staat dat gemeente Velsen de verantwoordelijkheid neemt voor voldoende havenontvangstinstallaties in haar gemeente. Betekent dit dat gemeentes ook zelf in installaties mogen en gaan investeren? Hoe probeert de regering de administratieve lastendruk zo laag mogelijk te krijgen? Waarom moeten schepen vijf jaar lang hun afvaladministratie bewaren? Is dit door Europa verplicht gesteld?

HOOFDSTUK 9 EXTERNE CONSULTATIE

De leden van de PvdA-fractie zijn de regering erkentelijk voor de betrokkenheid van het grote aantal belanghebbenden bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Ze informeren naar de wijze waarop de regering bij de verdere implementatie (inclusief de aanvullende ministeriële regelingen) belanghebbende partijen wil betrekken.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen waarom er zoveel tijd is gestoken door de regering in het overleg met marktpartijen, met name de havenbedrijven. Kan de regering dit verklaren in het licht van het feit dat de wet een heel eind tegemoet komt aan de mogelijke bezwaren van de havenbedrijven? Was de inzet van de regering niet juist gericht op het meekrijgen van de havenbedrijven in een meer milieuvriendelijke richting? Of kwam de inzet van de regering juist sterk overeen met het uiteindelijke voorstel?

HOOFDSTUK 10 BESTUURLIJKE LASTEN, UITVOERINGS- EN HANDHAVINGSASPECTEN

De leden van de CDA-fractie achten het van belang dat de inzameling en verwerking op verantwoorde wijze plaatsvindt. Zij stemmen dan ook in met de wettelijke verankering van het systeem van verificatie (art. 6a, vijfde lid), waarbij de havenbeheerder niet eerder tot uitbetaling over gaat dan nadat deze een verklaring van verwerking heeft ontvangen. De regering wijst er verder op dat toezicht op naleving van de verwerking een zaak blijft van het bevoegd gezag voor vergunningverlening krachtens de Wet milieubeheer of de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Kan de regering aangeven in hoeverre het betreffende toezicht en handhaving op adequaat niveau is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat voor wat betreft de handhaving van de bepalingen uit het wetsvoorstel een belangrijke rol is weggelegd voor de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Kan de regering aangeven of de IVW een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets heeft uitgevoerd op het voorliggende wetsvoorstel, en wat daarvan de uitkomst is?

De leden van de PvdA-fractie brengen begrip op voor de inschakeling van havenbeheerders bij het toezicht op de naleving van de Wvvs. Wel vragen zij de regering naar een toelichting op de wijze waarop de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op haar beurt zorgdraagt

voor een juiste uitoefening van deze toezichhoudende en handhavende functie. De leden van de PvdA-fractie erkennen de onmogelijkheid van het doen van uitspraken over reële verwachtingen of de toe- of afname van het aantal strafbare feiten en de daaruit voortvloeiende belasting voor de diverse betrokkenen instanties. Desalniettemin spreken zij de hoop uit dat de regering toeziet op een adequate monitoring van de resultaten, waarmee eventuele ondercapaciteit in een vroegtijdig stadium kan worden onderkend. Eventuele financiële gevolgen voor de politie, het openbaar ministerie en de rechterlijke macht dienen op een reële wijze te worden vertaald in de Rijksbegroting.

De leden van de VVD-fractie willen graag opheldering over de strafrechtelijke vervolging van Nederlandse kapiteins. Geldt hiervoor het tuchtrecht, zoals het ingevoerd wordt in de Zeevaartbemanningen wet. Zo ja, hoe verhoudt zich de wijziging van de Wet Economische Delicten (WED) ten opzichte van de Zeevaartbemanningenwet? Geldt hier dat overtredingen zowel gebaseerd op de Zeevaartbemanningenwet als de WED gesanctioneerd kunnen worden? Zo ja, acht de regering dit wenselijk, gezien het feit dat zij deze dubbeling met een nota van wijziging uit de Zeevaartbemanningenwet heeft gehaald?

De leden van de VVD-fractie hebben een aantal vragen over de informatie uitwisselingen tussen de verschillende havens. Hier wordt in de memorie van toelichting een aantal keer naar verwezen (pag. 20). Wat houdt deze informatie uitwisseling in? Hoe wordt een Nederlandse haven bericht dat een schip in een andere haven geen afval heeft afgegeven? Hebben havens een plicht om dit bij de volgende haven te melden? Zijn er plannen om een Europees registratiesysteem op te zetten waarbij van ieder schip wordt bijgehouden wanneer het afval heeft afgeleverd? Zo nee, waarom niet? Wordt hier bij de conferentie in Zweden ook over gesproken? Verwacht wordt dat de Inspectie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks ongeveer 100 Nederlandse schepen controleert (pag. 15). Wie controleert de buitenlandse schepen? Hoeveel buitenlandse schepen worden jaarlijks gecontroleerd? Op pagina 19 staat dat minimaal 25% van de schepen gecontroleerd moet worden. Op pagina 14 staat dat er in 2001 53 620 aanlopen waren en dat 16% van deze schepen de Nederlandse vlag voerden (= 8580 Nederlandse schepen). Dit betekent dat de 100 schepen, die geïnspecteerd worden, verre van 25% van het totaal aantal Nederlandse aanlopen vormen. Door wie wordt de overige 24,9% van de Nederlandse schepen gecontroleerd?

Ook personen werkzaam bij het havenbedrijf Rotterdam zijn gemachtigd om inspecties uit te voeren (pag. 18). Hebben zij gelijke bevoegdheden als de inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat? Zo nee, waarin verschillen de bevoegdheden? Moeten deze mensen hiertoe een speciale opleiding volgen? Kan aangegeven worden of andere havenbedrijven ook eigen inspecties uit mogen voeren?

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1 onderdeel C

De leden van de VVD-fractie constateren dat op pagina 32 staat dat een havenbeheerder bepaalt welke stoffen, in welke hoeveelheid een schip ten hoogste mag afgeven zolang er geen sprake is van een indirecte dekking van 100-%. Voor de duidelijkheid: kan de regering bevestigen dat dit betekent dat een haven wel verplicht is om de andere stoffen te verwerken, mits de ontdoener er voor betaalt? Zo nee, houdt dit in dat een haven/ ontvangstinstallatie kan weigeren om stoffen te verwerken? Zijn er afspraken gemaakt tussen de havenbeheerders en VROM over de stoffen die onder de 30% indirecte financiering vallen, of is de beheerder volledig

vrij om dit vast te stellen? Ligt in de ons omringende landen wel vast welke stoffen onder de 30% regeling vallen? Is de regering van plan om in de nabije toekomst wel vast te stellen welke stoffen vallen onder de indirecte heffing? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet? Wordt er onderscheid gemaakt tussen inzamel en verwerkingskosten door de havens? Zo ja, kan het gebeuren/is het toegestaan dat een havenontvangstinstallatie kosten in rekening brengt voor het inzamelen/verwerken van stoffen die onder de 30% indirecte heffing vallen?

Artikel 12

De leden van de PvdA-fractie delen de opvatting van de Raad van State met betrekking tot artikel 12d. Indien de veronderstelling van de regering juist is dat schepen van een bepaalde omvang niet in de gelegenheid zullen zijn om af te meren in havens die overwegend gelegenheid bieden voor het aanleggen, afmeren of afgemeerd houden van pleziervaartuigen, dan kunnen deze havens worden verplicht de toegang te ontmoedigen (zo niet te ontzeggen) aan die schepen die wel vallen onder de richtlijn. Dit om te voorkomen dat de doelstelling van de richtlijn niet bereikt wordt. De leden van de PvdA-fractie verzoeken de regering om een reactie op deze veronderstelling.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers