

## 5

### Verontreiniging door schepen

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met de aanpassing van de definitie van schadelijke stof, de uitvoering van de in Bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen opgenomen voorschriften met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks, de uitbreiding van de basis voor het aanwijzen van toezichthouders en enige andere onderwerpen (32375).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. De SP-fractie is verheugd dat er een aanscherping plaatsvindt van de wet met betrekking tot scheepsafval. Hoe meer grip wij daarop krijgen, des te beter. Het voorliggende wetsvoorstel gaat ons echter niet ver genoeg. Het beroep van de minister op het MARPOL-verdrag om niet meer te doen, vind ik niet erg overtuigend. De zeeën zijn nog altijd een dumpplaats van afval. De kwestie met de Probo Koala ligt al weer wat jaartjes achter ons, maar staat nog vers in ons geheugen. Dat was smeerpilperij van de bovenste plank. Bedrijven en handelaren zonder enige moraal laten zich niets gelegen liggen aan natuur, milieu en volksgezondheid.

De meest logische oplossing zou zijn, een afgifteplicht in te stellen voor alle vormen van scheepsafval; het huishoudelijk afval, slops en ladingafval. Nu is er alleen afgifteplicht voor de eerste categorie. Slops en ladingafval mogen worden meegenomen naar een volgende bestemming, terwijl er geen redelijk argument is te verzinnen waarom dit nodig is, anders dan om afval op volle zee overboord te gooien. Waar komt toch alle troep vandaan die op de oceanen rondrijft, die plastic soep? Die laissez-fairesoep komt uit een liberaal pannetje. Het zou daarom voor de hand liggen, de volledige afgifteplicht zo snel mogelijk in te voeren. De Nederlandse havenontvangstinstallaties zijn ervoor uitgerust en ook onze verwerkingscapaciteit is op orde. Nederland gaat voor de "green ship awards" en mainport Rotterdam moet 100% CO<sub>2</sub>-neutraal worden. Waarom dan ook niet het dumpen van scheepsafval met 100% reduceren? Financiering kan via indirecte betaling uit de havengelden. In Scandinavië doen ze dat ook. De minister wacht op een evaluatie door de Zweden zelf. Wanneer is die klaar, en gaat zij er zelf achteraan?

De minister gaat waarschijnlijk weer zeggen dat zij een volledige afgifteplicht op grond van het MARPOL-verdrag niet kan afdwingen. Kan zij dan allereerst verzekeren dat het haar inzet is om die integrale afgifteplicht alsnog in het MARPOL-verdrag op te nemen? Kan zij vervolgens verzekeren dat zij, zolang er nog geen internationale integrale afgifteplicht is, ervoor gaat zorgen dat er een volgsysteem komt voor alle EU-bestemmingen? Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

Als een schip uit Rotterdam wegvaart met twee ton ladingresten of slops, moet het afval in de haven van bestemming nog aan boord zijn. Anders weet je zeker dat het gedumpt is. Verder moet het afval in de bestemmings-

haven alsnog worden afgegeven en verwerkt in een geschikte installatie. Er zou dus een systeem van terugmelding moeten komen, analoog aan de EVOA, om de rotzooi te volgen en zeker te stellen dat afval netjes wordt verwerkt in plaats van gedumpt. Dat kost helaas de nodige bureaucratie. Het zou vermijdbare bureaucratie zijn als de minister ging voor de simpele oplossing, namelijk een integrale afgifteplicht. Maar dat doet zij niet.

Daarmee kom ik op bestemmingen buiten Europa. Daarbij kun je een werkend volgsysteem op je buik schrijven en is er ook nauwelijks zekerheid te krijgen over een functionerend verwerkingsapparaat, zolang dat niet bij internationaal verdrag wordt geregeld. Om deze reden heeft de Griekse regering, jawel, een integrale afgifteplicht van ladingresten en slops ingevoerd voor schepen die een bestemming buiten Europa hebben. Waarom doet de Nederlandse minister van Infrastructuur dat niet? Waar blijft groenrechts op dit punt? Ook op dit punt overweeg ik een motie.

Mijn laatste punt betreft het toezicht. De SP-fractie is erg teleurgesteld over het voortduren van de versnippering, ook al worden er afspraken gemaakt tussen de 18 verschillende inspecties en havenautoriteiten die wel eens hun neus aan boord laten zien. Waarom wordt er niet één partij aangewezen die de integrale verantwoordelijkheid heeft op dit punt, bijvoorbeeld de regionale uitvoeringsdienst?

Concluderend: het wetsvoorstel heeft veel weg van een processie van Echternach: twee stappen vooruit en één terug. Ik geef toe, je gaat vooruit, maar dat schiet niet erg op.

De heer **De Mos** (PVV):

Voorzitter. Wij kennen allemaal helaas de trieste beelden van vogels die besmeurd met olie nog wat van het leven proberen te maken. Milieuvervuiling veroorzaakt door schepen, hetzij ontstaan in de haven hetzij ontstaan op zee, moet te allen tijde worden voorkomen. De 260.000 scheepsbewegingen per jaar in de Noordzee dragen behoorlijk bij aan vervuiling. In het voorliggende wetsvoorstel worden eerste stappen gezet om het ongestoord overboord kieperen van afval te voorkomen. Naast het verbod op het dumpen van plastic en het lozen van olie wordt de wet uitgebreid met strengere regels ten aanzien van het dumpen van sanitair afval en vuilnis. Dat is een eerste stap.

In de wetswijziging mis ik keihard het opkomen voor dieren. Zij zijn in steeds groter wordende aantallen het slachtoffer van de groeiende plastic soep. Steeds vaker worden in magen van dieren hele brokstukken plastic aangetroffen. Dieren zijn het slachtoffer van zeeschepen waarvan de bemanning zich niet aan de wet houdt en zich schuldig maakt aan illegale lozingen. Daarom mag de handhaving van de wet als het aan de PVV ligt vele malen strenger. Ik stel de volgende vragen aan de minister.

Hoeveel schepen zijn er de afgelopen jaren beboet voor het niet naleven van de Annex V-normen? Voor de helderheid: deze normen staan in een verdrag waarin wordt vermeld welke soort zwerfafval wel en welke soort zwerfafval niet overboord gekieperd mag worden. Volgens Stichting De Noordzee ligt het aantal boetes op nul, of heel dicht bij nul. Dat is natuurlijk schokkend, zeker als je bedenkt dat 30% tot 40% van de rommel in zee afkomstig is van sche-

## De Mos

pen. Van die 30% tot 40% is ook nog eens 75% nauwelijks afbreekbaar plastic.

Hoe is de controle in de havens bij het bunkeren van bijvoorbeeld zware olie om zo lekkage tegen te gaan? Kan een controleur direct handelend optreden als het fout dreigt te gaan? Hoe is de naleving van schepen om verplicht lappen aan boord te hebben om gelekte olie aan boord direct op te ruimen, zodat er op geen enkele manier olie in het water kan komen? Is er een verplichting tot een noodstop bij schepen om het pompen van olie bij lekkage direct stop te zetten? Zijn de controles op milieuvervuiling in havens strenger dan op open zee, daar de impact van olievervuiling in een haven vele malen groter is? Hebben schepen die de Nederlandse wateren aandoen, genoeg schoonmaakplaatsen om het schip te reinigen? Zijn er genoeg afleverplaatsen waar schepen hun afval kunnen afgeven? Hoe groot zijn de verschillen in de diverse EU-landen aangaande het sanctioneren? Komt de concurrentiepositie van Nederland niet in gevaar als wij bijvoorbeeld zwaarder sanctioneren dan Duitsland of andersom?

De heer **Huizing** (VVD):

Wij hebben volgens mij een uitgebreide schriftelijke vragenronde gehad over dit onderwerp. Dat daargelaten: vindt de heer De Mos dat wij dit allemaal in Nederland moeten regelen of zou hij dat toch liever Europees zien gebeuren?

De heer **De Mos** (PVV):

De PVV is niet altijd een voorstander van Europa, maar wel als het gaat om economische samenwerking en vervuiling. De aanpak van de plastic soep is toch wel iets wat in Europees verband, of eigenlijk in internationaal verband, zou moeten plaatsvinden. Anders kunnen wij die plastic soep nooit te lijf. Het zou wat moois zijn als Nederland heel schoon is en de rest vervolgens alles in zee kiepert. Dan komt het hier toch terecht. Er zijn dus af en toe zaken waarbij je zaken moet doen met andere landen. Daarvan is dit er een.

De heer **Huizing** (VVD):

Is het dan niet beter dat de heer De Mos de minister vraagt om Europa op te roepen om met elkaar strengere maatregelen te nemen? Maar ik begrijp dat hij dit nu gaat doen.

De heer **De Mos** (PVV):

Mijnheer De Mos was nog niet klaar! Ik heb al deze vragen toch gesteld, omdat ik vind dat er ondanks de schriftelijke vragenronde iets meer een stok achter de deur mag komen. Plenair gestelde vragen leggen altijd wat meer gewicht in de schaal, zeker als ik de minister lief kan aankijken.

De PVV-fractie heeft de war on plastics ingezet. De plastic soep moet met hand en tand worden bestreden. Mijn fractie heeft haar eerste voorstellen reeds geopperd, namelijk om klimaatgelden en vissers in te zetten ter bestrijding van de plastic soep. Hoe groot is de wil van het kabinet – en daar komt hij speciaal voor de VVD-fractie – om de plasticsoepproblematiek op de agenda te zetten? Wil de minister zich er bij haar buitenlandse collegae voor hardmaken dat zij gezamenlijk optrekken om de plasticisering van de zeeën tegen te gaan?

Graag doet de PVV-fractie nog twee voorstellen. Ze overweegt hierover een motie in te dienen. Schepen die

de milieuregels naast zich neerleggen en zich schuldig maken aan moedwillige vervuiling, dienen een vaarverbod opgelegd te krijgen. Scherpere controles zijn nodig om ervoor te zorgen dat elk schip – ik ben het helemaal eens met de inbreng van de SP-fractie – daadwerkelijk 100% afvalvrij de Nederlandse haven verlaat. Ik ben benieuwd hoe de minister tegen beide voorstellen aankijkt en of ze er zorg voor draagt dat beide voorstellen actief gehandhaafd gaan worden.

Mevrouw **Smeets** (PvdA):

Voorzitter. De PvdA-fractie ondersteunt alle maatregelen die helpen om verontreiniging van het zeewater te verminderen en te voorkomen. Daarom ondersteunt zij dit wetsvoorstel. We hebben een uitvoerig schriftelijk overleg gehad met de minister.

De PvdA-fractie wil in dit plenaire gedeelte nog aandacht vragen voor het toezicht. De minister meldt in de memorie van toelichting dat er geen financiële consequenties zijn aan het uitbreiden van de toezichthouders. Bij een ander onderdeel geeft de minister echter aan dat het noodzakelijk is om de toezichtscapaciteit voor de voorwasprocedure uit te breiden. Beide zaken lijken de PvdA-fractie in tegenspraak met elkaar. Ik wil hierover graag de visie van de minister.

Het Havenbedrijf Rotterdam en de Haven Amsterdam gaan medewerkers aanwijzen als toezichthouder. Het voornemen bestaat om die taken en die verantwoordelijkheid te regelen bij het convenant dat al eind 2009 is overeengekomen. Is men hier al mee gestart? Zo ja, wat is de voortgang hiervan? Het overleg moet ook plaatsvinden met andere havens, want ook voor de havens buiten Amsterdam en Rotterdam moet bekeken worden of daar toezichthouders moeten worden aangewezen. Is dit al gebeurd? Wat is de stand van zaken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Wij juichen het wetsvoorstel op zichzelf toe. Het regelt dat ten aanzien van het voorwassen van de ladingtanks voortaan dezelfde eisen worden gesteld aan buitenlandse schepen als aan binnenlandse schepen. Dit is een mooie stap voorwaarts. GroenLinks wil dit graag, omdat dit het milieu helpt te beschermen.

Wel hebben we een paar vragen voor de minister. Wat is het voortschrijdend inzicht waardoor we dit nu pas doen? Kon dit niet eerder? Hoe zit dit in andere Europese landen? Gaan die er nu op soortgelijke wijze mee om? We vinden het wel jammer dat de regering in zijn algemeenheid kiest voor de minimale uitvoering van het MARPOL-verdrag. Waarom worden reders bijvoorbeeld niet verplicht om de afvalstoffen die vrijkomen bij de reiniging van lading af te geven? Ik heb mij in een vorig leven nog eens met de Probo Koala mogen bemoeien. Net als mijn collega van de SP-fractie heb ik daar heel slechte herinneringen aan.

Waarom kiest de regering er niet voor om, nu we de wet toch wijzigen, deze wijziging direct aan te grijpen om kapiteins te dwingen om het ladinggebonden afval dat zij tijdens een reis verzamelen, in te leveren als zij aan land komen? Mijn collega heeft al het een en ander over de plastic soep gezegd. Ik heb zelf wekenlang bij de Azoren op een schip gezeten met een zeef. Zelfs in het zeewater

## Van Tongeren

daar vind je plastic dat je kunt traceren naar de VS en Europa. Ik was geschokt hoever zich dat verspreidt. Inderdaad, dit afval hoopt zich op in de magen van allerlei dieren, die vervolgens ook weer door andere dieren opgegeten worden. Dit is misschien een lumineus idee voor de werkgelegenheid van Nederlandse vissers, maar het lijkt ons veel verstandiger om aan de minister te vragen om te komen met een wetsvoorstel waarin dit wordt geregeld. Zo niet, zou zij dit dan in elk geval stevig aan de orde willen stellen in internationaal of Europees verband? Andere landen nemen maatregelen om deze plastic soep te voorkomen, zoals het verbieden van plastic tassen, het heffen van statiegeld op plastic flessen of het instellen van een veel beter recyclingsstelsel zodat voorkomen wordt dat die soep ontstaat. Helaas wil de regering daar nog niet heel erg aan. Is het dan in elk geval mogelijk om te zorgen dat dit scheepsafval niet gewoon bij ons in de Noordzee wordt gemikt?

Dan kom ik op het punt van toezicht. Het leest natuurlijk heel leuk dat de regering de havenbedrijven in Amsterdam en Rotterdam aanwijst als toezichthouders, maar hebben deze bedrijven daar voldoende capaciteit voor? Zijn zij ervoor toegerust? Wordt er daadwerkelijk goed gehandhaafd? Worden er boetes opgelegd die enige afschrikwekkende werking hebben? Is het een idee om de VROM-Inspectie regelmatig te laten controleren of de havenbedrijven in Rotterdam en Amsterdam het goed op orde hebben? Het gaat immers om het milieu en de volksgezondheid.

### De voorzitter:

Ik schors de vergadering tien minuten, zodat de minister zich kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 19.36 uur tot 19.46 uur geschorst.



**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Voorzitter. Gezien het feit dat er toch de nodige gedetailleerde vragen zijn gesteld, had ik eventjes nodig om daarop antwoord te kunnen geven. Ik ben blij dat de Kamer in algemene zin blij is met deze nieuwe wet, omdat zij een vooruitgang betekent ten opzichte van het huidige regime. Er zijn nog wel de nodige kritische vragen gesteld waarop ik graag inga. Ik doe dat niet in de volgorde van de sprekers, maar op basis van een logisch samenhangend geheel.

Allereerst is het van belang om in te gaan op de vraag van de heren De Mos en Paulus Jansen in hoeverre wij de mening delen dat er een grote rol is weggelegd voor de scheepvaart in het bestrijden van de afvalberg, oftewel, zoals de heer De Mos dat noemt, de plastic soep. Zo ja, hoe gaan wij dan om met het feit dat schepen minder afval overboord moeten gooien? Kortgeleden heeft mijn collega Atsma, die milieu in zijn portefeuille heeft en hiervoor dus verantwoordelijk is, schriftelijke vragen hierover beantwoord. Op het terrein van de scheepvaart wil ik hier nog even op terugkomen.

Mijn collega Atsma heeft aangegeven dat de scheepvaart, naast toerisme, visserij en afval uit rivieren en drainagekanalen, één van de sectoren is die bijdragen aan het afval op zee. Mondiaal gezien wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 80% van het afval op zee van land afkomstig is, vooral via de rivieren. Voor de Noordzee wordt uitgegaan

van een andere verdeling. Uit monitoring van het strandafval blijkt dat zeker 30% tot 40% afkomstig is van zeegeëerde activiteiten als de scheepvaart en de visserij. Er is al eerder gesproken over de materialen die dieren in hun maag hebben. Ik heb zelf ook wel eens gezien wat een gemiddelde zeemeeuw in zijn maag met zich meesleept en dat is vreselijk om te zien.

Dat is dan ook de reden waarom wij actief zijn op dit vlak. In IMO-verband worden in het MARPOL-verdrag in bijlage 5 regels gesteld ten aanzien van het lozen van vuilnis door zeeschepen. Zo geldt er nu een verbod op het lozen van plastics en gelden er ook lozingsvoorwaarden voor veel andere soorten vuilnis. Vorig jaar september is met actieve inbreng van Nederland een voorstel goedgekeurd om bijlage 5 aan te scherpen. Daarin ziet u de inzet van Nederland, waar ook expliciet door een aantal leden om is gevraagd. Met dit voorstel gaat een algemeen lozingsverbod gelden voor al het vuilnis, met enkele kleine uitzonderingen. Doordat voor al het vuilnis, met enkele kleine uitzonderingen, een lozingsverbod gaat gelden, worden regelgeving, naleving en handhaving eenduidiger en eenvoudiger. Het is de verwachting dat de IMO die aanscherpingsvoorstellen in juni 2011 definitief aanneemt.

Verder boekt Nederland goede resultaten met de Europese richtlijn havenontvangstvoorzieningen, die een afgifteplicht voor scheepsafval kent. Sinds de implementatie van de richtlijn in 2005 is de afgifte van scheepsafval in Nederland met 50% toegenomen. Voor de aankomende herziening van de richtlijn zet Nederland in op verdere aanscherping van de afgifteplicht van scheepsafval voor schepen die vertrekken naar een haven buiten de EU. Dat is volgens mij ook heel belangrijk. Op dit terrein hebben wij een zeer actieve rol vervuld en wij zullen die in de toekomst blijven vervullen.

De heer De Mos heeft gevraagd hoeveel schepen er zijn beboet voor het overtrekken van de normen. Ik zou graag het cijfer willen noemen, maar ik kan helaas op dit moment die cijfers niet direct geven. Ik zal zorgen dat zij aan de Kamer worden gestuurd, maar ik kan ze niet op zo'n korte termijn boven water halen. Ik kan wel aangeven dat Nederland in IMO-verband zeer actief is om de bijlage aan te passen, zoals ik al zei. Als dat van kracht is, dan is ook iedere lozing een overtreding, wat naleving en handhaving alleen maar ten goede komt.

### De heer De Mos (PVV):

Het exacte cijfer hoef ik niet te hebben, maar wat mij verontrustte was het contact met Stichting De Noordzee. Volgens haar is het aantal boetes nul. Dat baart ons zorgen. Zoals gezegd, ik hoef geen exact cijfer, want dat lees ik straks wel, maar ik heb de afgelopen nacht wakker gelegen van het cijfer nul.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar zou ik ook wakker van liggen, maar ik kan het helaas ontkennen noch bevestigen. Ik weet het echt niet. Ik zal die informatie moeten achterhalen en die per brief aan u doen toekomen. Ik zal daarin niet alleen het cijfer noemen, maar ook mijn oordeel daarover geven. Als het niet goed genoeg is, zal ik ook aangeven wat wij eraan gaan doen.

De heer Jansen vroeg waarom er geen 100% afgifteplicht voor scheepsafval of scheepsgebonden afval in de wet wordt vastgelegd. Scheepsgebonden afval is scheepsafval en wordt aan boord gegenereerd als gevolg van een normale bedrijfsvoering. Ladingrestanten val-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

len daar niet onder. Op grond van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen geldt dat er een afgifteplicht is voor alle scheepsafval, zoals vuilnis, sanitair afval, olieresten uit de machinekamer en noem maar op. De kapitein mag alleen afzien van afgifte van het scheepsafval als in de volgende aanloophaven een toereikend aanbod aan ontvangstvoorzieningen beschikbaar is en aan boord van het schip nog voldoende opslagcapaciteit is. De huidige richtlijn bepaalt dat alleen de EU of de IMO strengere voorschriften mogen vaststellen. Dat staat expliciet in de richtlijn. Vanuit het oogpunt van het tegengaan van vervalsing van concurrentieverhoudingen zou een strengere afgifteplicht onwenselijk zijn. Mijn voorganger heeft de Kamer daarover geïnformeerd bij brief van 28 juni 2010.

Nederland maakt zich in het kader van de herziening van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen sterk voor aanscherping van de afgifteplicht van scheepsafval voordat de schepen uit een EU-haven naar een niet EU-haven vertrekken. Een herziening wordt in 2011 verwacht. Bij een herziening van de richtlijn geldt aanscherping voor alle EU-lidstaten en wordt voorkomen dat het level playing field wordt verstoord. Er wordt aan gewerkt, maar niet alleen voor Nederland, maar voor heel Europa. Dat is van belang. Het wetsvoorstel heeft dan ook expliciet geen nationale kop.

Vooropstaat dat de aanscherping handhaafbaar moet zijn. Daar zullen wij goed op letten. Ik heb dit onderwerp begin aan de orde gesteld in een gesprek met eurocommissaris Kallas. Mijn voorganger heeft dat vorig jaar ook gedaan. Hij heeft toen aangegeven dat dit nader wordt bestudeerd. Ik verwacht in de eerste helft van 2012 een voorstel voor herziening van de richtlijn.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Verstaat de minister onder aanscherping een integrale plicht om afval aan te bieden, zowel scheepsafval als slops en ladingafval? Onderschrijft de minister de analyse van de SP-fractie dat de minst bureaucratische manier om het afvalprobleem op te lossen, is om alles af te geven in de eerste haven die wordt aangedaan en niets mee te nemen? Iedere andere manier maakt de controle per definitie bureaucratischer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er is geen integrale afgifteplicht. Ik kom straks te spreken over de ladingrestanten, de slops. Dat is een ander onderdeel. Het gaat hier specifiek om scheepsafval of scheepsgebonden afval. Met de aanscherping willen wij bereiken dat er een steviger afgifteplicht voor scheepsafval komt. In de huidige wet staat dat je een deel mag meenemen naar een aanloophaven als daar een toereikend aanbod van ontvangstvoorzieningen is. Wij moeten ervoor zorgen dat de afgifteverplichting zo vorm krijgt dat afval niet in het niets kan verdwijnen, ongeacht waar het aangeboden wordt. Daartoe moet uiteindelijk vastgelegd worden wat iemand aan boord heeft. Ik kan nu niet overzien of je moet zeggen dat het afval in één haven moet worden aangeboden. Er kunnen redenen zijn waarom bepaalde delen van het afval in een andere haven worden afgegeven. Men kan daar bijvoorbeeld onderweg nog iets van nodig hebben.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dat was mijn vraag niet. Ik vroeg of de minister de analyse van de SP onderschrijft – ik beperk mij nu tot het scheepsafval – dat het direct aanbieden van alle afval de

minst bureaucratische manier is om het probleem op te lossen. Dan is er geen registratie meer nodig en ook geen terugmelding. Dat is een zeer belangrijk argument om ervoor te pleiten, ook in internationaal verband, om dat zo te regelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik gaf zojuist al aan dat ik dat nu niet kan overzien. Misschien zijn er redenen om het afval in delen aan te bieden. Luisterend naar het betoog zou je inderdaad zeggen: het is het minst bureaucratisch om het op één plek te doen, want dan hoeft je het niet vast te leggen. Maar dat kan ik nu niet overzien omdat dit onderdeel van de wet daar niet specifiek over gaat. In elk geval bekijken wij, ook in de discussies in Europees verband, of dit onderdeel kan zijn van verdere aanscherping van de wet. Ik kan nu echter niet overzien of er een noodzaak is om een deel van het afval in de volgende haven aan te laten bieden.

Samenhangend met de vraag over scheepsgebonden afval heeft de heer De Mos een vraag gesteld over lappen aan boord. Ook die vallen onder scheepsgebonden afval en maken hiervan dus onderdeel uit.

Vervolgens kom ik bij de vraag waarom we geen 100% afgifteplicht bij wet vastleggen voor slops. De slops zijn een mengsel van ladingrestanten, schoonmaakmiddelen en water dat voortvloeit uit de schoonmaak en voorwas van een ladingtank. Voor bepaalde ladingrestanten bestaat op grond van het MARPOL-verdrag al een onvoorwaardelijke afgifteplicht. Deze plicht is ook in de richtlijn voor havenontvangstvoorzieningen en in de wet opgenomen. De richtlijn geeft duidelijk aan wat de kapitein van een schip verplicht moet afgeven en wat niet. De richtlijn laat ook geen ruimte voor een strengere nationale afgifteplicht. Ook hier vind ik level playing field het belangrijkste; elke aanscherping op dit terrein moet in Europees of internationaal verband worden genomen.

Er is ook gevraagd of de controles in de havens strenger zijn dan op zee. Dat klopt. In de havens is er bijvoorbeeld een 100%-controle op de voorwas. Daarvan weet ik de cijfers wel: er worden per jaar 2200 gevallen gecontroleerd.

Onder anderen mevrouw Smeets heeft gevraagd hoe het aanwijzen van andere toezichthoudende personen dan de medewerkers van IVW in zijn werk gaat. Wij beogen niet zozeer een uitbreiding van het aantal mensen als wel een uitbreiding van hun bevoegdheden. Wij zorgen ervoor dat in ieder geval elke voorwas wordt gecontroleerd. In de huidige situatie vinden die al plaats, maar getal op de frequentie van de controles, de duur ervan en de tijdstippen waarop zij kunnen plaatsvinden, wordt IVW in de haven van Rotterdam al bijgestaan door medewerkers van het Havenbedrijf. Zij zijn niet op basis van een wettelijke bepaling aangewezen als toezichthouder en hebben daarom niet de in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bevoegdheden voor toezichthouders. Als zij daadwerkelijk nodig zijn, moeten er weer apart medewerkers van IVW komen. Daarom willen wij hun capaciteit uitbreiden door hun meer bevoegdheden te geven; dat zal de verwarring over het woord "capaciteit" veroorzaakt hebben. Het toekennen van die bevoegdheden is nodig om efficiënt en effectief te kunnen optreden en niet twee verschillende partijen binnen te laten komen.

Om de toezichtlast voor IVW verder te verminderen, zouden ook de medewerkers van Haven Amsterdam kunnen worden aangewezen als toezichthouder. Hierover vindt nog overleg plaats.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd waarom het verdrag nu pas wordt geïmplementeerd. Volgens mij is ook gevraagd waarom wij dat in Europees verband doen. Dit wetsvoorstel is een pure implementatie, zonder nationale koppen, en stelt dus geen regels die verder gaan dan het MARPOL-verdrag. Er wordt al uitvoering gegeven aan het MARPOL-verdrag. De regels met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks gelden nu al evengoed voor buitenlandse schepen. Zij worden gecontroleerd op grond van de Wet havenstaatcontrole. Bovendien worden ze bij de voorwas gecontroleerd op de naleving van de regels van het MARPOL-verdrag. Dit was er dus al, alleen was de juridische grondslag minder optimaal omdat de Wet havenstaatcontrole een minder specifieke basis biedt voor deze controles. Met het wetsvoorstel wordt geregeld dat Nederlandse en buitenlandse schepen op dezelfde wijze kunnen worden gecontroleerd op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

Een meer algemene vraag van de heer De Mos was waarom er niet rekening wordt gehouden met dieren. De bescherming van het mariene milieu betreft de gehele keten van plankton tot walvis. Daarom zet Nederland bij IMO ook sterk in op aanscherping van annex 5, zodat iedere lozing, met uitzondering van voedselrestanten, in verband met de hygiëne aan boord strafbaar kan worden gesteld. Dat komt dus ook ten goede aan dieren in welke vorm dan ook.

Tot slot is gevraagd of er voldoende afleverplaatsen zijn voor het afleveren van afval. Nederland kent genoeg afleverplaatsen. Als er onvoldoende afleverplaatsen zijn, kan een klacht worden ingediend bij IMO. Daarmee is dit dus verzekerd. Ik hoop hiermee antwoord te hebben gegeven op alle vragen en alle onzekerheden met betrekking tot de nieuwe wet te hebben weggenomen.



De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. De minister heeft gezegd dat ook zij strijdt voor verdere aanscherping van annex 5 van het MARPOL-verdrag. Dat is mooi. Mij is nog niet helemaal duidelijk hoever zij daarin gaat. Volgt zij daarin dezelfde lijn als de SP-fractie?

De SP-fractie vindt dat je de lijn moet volgen dat in principe alle scheepsafval, al het slop en alle ladingresten worden aangeboden in de eerste haven die wordt aangedaan; volgens mij is dat de lijn die ook de andere woordvoerders volgen. Dit is namelijk de minst bureaucratische manier om dat spul kwijt te raken. Bovendien is er geen rationeel argument te bedenken om dat niet te doen. Verwerking in Hamburg is namelijk niet goedkoper dan in Rotterdam. Grosso modo zijn die installaties ongeveer even duur omdat aan bepaalde standaards moet worden voldaan. Ik vraag de minister om te bevestigen dat zij de inzet deelt om die standaard in het MARPOL-verdrag omhoog te krijgen.

De minister heeft aangegeven niet te kunnen overzien of er zakelijke redenen kunnen zijn om een deel van het afval aan boord te houden. Wanneer denkt de minister dat wel te kunnen overzien en wat horen wij dan van haar? Uiteraard denk ik dat er geen rationeel argument is. Ik hoor graag van de minister waarom ik daar geen gelijk in zou hebben.

Dan kom ik op het punt van de terugmelding. Voor ons is dat overigens een "second best"-oplossing. Het allerbeste zou zijn om dat spul in de eerste haven te verwer-

ken die wordt aangedaan. Het argument is dat dit niet van het MARPOL-verdrag mag. Ik heb echter geen heel erg duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag over het systeem van terugmelding. Zekerheidshalve dien ik daarom een motie in, mede namens de collega's Smeets en Van Tongeren.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ondanks de aanscherping van de Wet voorkoming verontreiniging door zeeschepen, de schepen met afval nog altijd richting de havens binnen Europa kunnen varen;

overwegende dat daarmee het afval nog altijd op zee gedumpt kan worden als niet in de volgende haven daarop gecontroleerd wordt;

verzoekt de regering, alleen vertrek van schepen met afval uit Nederlandse havens toe te staan indien met de haven van bestemming een afvalvolgsysteem is overeengekomen, waarbij terugkoppeling plaatsvindt over de aanwezigheid van het afval,

en gaat over tot de orde van de dag.

#### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paulus Jansen, Smeets en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (32375).

#### De heer Paulus Jansen (SP):

Mijns inziens pleit de minister voor een afvalvolgsysteem. Wij vinden dat afval op grond van de Nederlandse wet moet worden aangeboden in een Nederlandse haven, tenzij er al een werkend afvalvolgsysteem is. Dat is een iets andere insteek.

#### De heer Huizing (VVD):

Is de heer Jansen ook van mening dat je zaken beter op Europees niveau kunt aanpakken, ook in het kader van het door de minister genoemde level playing field? Vindt hij ook niet dat wij daarmee veel meer resultaat kunnen boeken?

#### De heer Paulus Jansen (SP):

Ik deel met de heer Huizing, de heer De Mos en anderen de opvatting dat een mondiale aanpak het allerbeste is. Ik constateer ook dat die mondiale aanpak wat langzamer van de grond komt dan wij allen hopen. Rotterdam steekt qua grootte met kop en schouders boven de andere havens van Europa uit en kan daarom een voorhoedefunctie vervullen. Ook is het mogelijk om in de uitvoering van de wetgeving in die internationale verdragen aan de meest strenge kant te gaan zitten. Met andere woorden, ik concludeer dat er wel degelijk enige speelruimte is tussen enerzijds het streven om zo veel mogelijk mondiale afspraken te maken over de scheepvaart, maar bijvoorbeeld ook over de luchtvaart – dat is analoog – en anderzijds niet blijven wachten tot er ergens iets gebeurt.

## Paulus Jansen

De heer **Huizing** (VVD):

De heer Jansen vraagt met zijn motie toch echt om de Nederlandse regelgeving scherper aan te zetten en spreekt daarin niet over de Europese regelgeving. Wat hij daarnet betoogde, kan ik wel met hem delen, namelijk dat wij op zijn minst op Europees niveau kunnen beginnen als wij dit soort zaken mondiaal niet snel kunnen regelen. Bovendien, als je afval in Europese wateren stort, heb je er in eerste instantie in Europa het meest last van. Daarmee doen wij onszelf in Europa een plezier. In de motie zie ik de aanpak echter heel sterk geënt op Nederland.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik zie deze en de volgende motie als een implementatiemotie, als de invulling van het internationale kader. Binnen de kaders van het MARPOL-verdrag is het Nederland toegestaan deze invulling te geven, omdat het niet is toegestaan om afval in zee te dumpen. Dat is verboden op grond van het MARPOL-verdrag. Nederland mag dus de zekerheid eisen dat afval dat bijvoorbeeld naar Hamburg is meegenomen daar is verwerkt, kortom, dat er een volgsysteem is. Als dat er niet is, is de consequentie dat het hier moet worden verwerkt. Naar onze mening moet het kunnen.

De tweede motie heeft betrekking op afval dat buiten Europa wordt gebracht. Dat is een nog ingewikkelder kwestie. De minister zegt dat zij ernaar streeft ook beter zicht te houden op wat daarmee gebeurt. Daarop is op dit moment nog geen zicht. De SP-fractie constateert dat de Griekse regering ook in het kader van het MARPOL-verdrag zegt: als dit nog niet goed is geregeld, lever het dan maar hier in. Vandaar de volgende motie, eveneens namens de collega's Smeets en Van Tongeren.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ondanks de aanscherping van de Wet voorkoming verontreiniging door zeeschepen de schepen met afval nog altijd richting havens buiten Europa kunnen varen;

overwegende dat daarmee rampen als met de Probo Koala zich kunnen blijven voordoen;

verzoekt de regering, analoog aan de Griekse wetgever ook in Nederland bij uitvoering van de wet de regel te hanteren dat havens buiten Europa niet geschikt zijn voor verwerking van ladinggebonden afval en slops en dat bij schepen met deze bestemming 100% afgifte van alle scheeps- en ladinggebonden afval en slops verplicht is,

en gaat over tot de orde van de dag.

#### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paulus Jansen, Smeets en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (32375).

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ter afsluiting kom ik op het toezicht. De minister wil be- zien of zij een havenautoriteit de bevoegdheid kan geven om toezicht uit te oefenen. Dat heeft zij in de nota naar aanleiding van het verslag ook gezegd. Daarin zei zij te proberen dit op een handige manier te bundelen. De SP-fractie heeft gevraagd of dit niet iets is voor de Regionale Uitvoeringsdienst. Wij menen dat in dit geval het best iemand met verstand van zaken het toezicht kan uitoefenen. Dit geldt misschien niet voor de meest simpele situa- ties, maar er bestaan ook complexere situaties met afval. Graag ontvang ik daarop een reactie.



De heer **De Mos** (PVV):

Voorzitter. De minister stelt zelf dat 30% tot 40% – dat is nogal een percentage – van de zeebende afkomstig is van zeeschepen. Ik ben ontzettend blij met de toezegging dat er een strengere afgifteplicht komt en dat eraan wordt ge- werkt om die in heel Europa voor elkaar te krijgen, maar het door de Stichting Noordzee afgegeven boetecijfer van om en nabij nul houdt mij toch wel bezig. Daarom dien ik als stok achter de deur de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet voorkoming verontreiniging door schepen te weinig duidelijkheid biedt als het gaat om overtreders van de wet;

overwegende dat de wet op dit moment niet afschrikwek- kend genoeg is;

verzoekt de regering om schepen dan wel kapiteins die de regels aan hun laars lappen een vaarverbod op te leggen;

verzoekt de regering tevens, er zorg voor te dragen dat schepen ook daadwerkelijk afvalvrij de haven verlaten,

en gaat over tot de orde van de dag.

#### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Mos, Van Tongeren en Paulus Jansen. Naar mij blijkt, wordt de in- diening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (32375).



#### Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Naar aanleiding van het debat zijn drie moties ingediend die vragen om een verdere verscherping van de afspraken die wij nu in de wet hebben vastgelegd.

De heer Jansen vraagt in de motie op stuk nr. 7 om alle afval in de allereerste haven af te geven. Ik was hem nog een antwoord schuldig, maar kan hem nu antwoorden. Uiteindelijk moet het efficiënt blijven. Niet elke kleine hoe- veelheid moet worden afgegeven. Je moet ook dit niet nationaal willen regelen, maar je moet zorgen voor een level playing field. Als je ladinggebonden afval, ook de

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kleine elementen na het wassen, zou moeten afgeven, zou dat leiden tot een congestie in de haven. Hetzelfde geldt voor het vastleggen en volgen van alle afval met een terugkoppeling over de aanwezigheid van het afval. Dat is niet uitvoerbaar vanwege de congestie in de haven.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Weet de minister hoeveel afval het gemiddelde Nederlandse huishouden iedere week buiten zet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kan dat niet precies zeggen, maar ik heb er wel een beeld bij.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Er komt trouw iedere week – in Utrecht, waar ik woon, zelfs twee keer per week – een vuilniswagen langs om dat op te halen, zelfs al staat er af en toe helemaal niets buiten. Houdt de minister van Infrastructuur en Milieu nu vol dat zeeschepen die een veelvoud hebben van het afval, niet een haven kunnen aandoen waar al schepen rondvaren om dat afval op te halen, omdat ze te weinig afval zouden inleveren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat hoort de heer Jansen mij helemaal niet zeggen. Bij afval van schepen gaat het om iets wezenlijk anders dan het afval dat je buiten op straat zet. Als ik een vuilniszak op straat zet en wegga, heb ik er geen enkele last van dat ik moet wachten totdat de vuilniswagen het afval komt halen. Schepen die een korte tijd hebben om hun lading te kunnen afleveren, moeten dat snel kunnen doen. Je moet afspraken kunnen maken dat je het afval moet afgeven, maar zelf kunt kiezen op welk moment je dat doet. Daarom is het toegestaan om dat in meerdere havens te doen. Dat is wezenlijk anders dan het achterlaten van afval waarop je zelf niet meer hoeft te wachten.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

U vindt dus ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Jansen, wij gaan nu geen debat voeren. De moties zijn in behandeling en de minister geeft haar oordeel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ontraad deze motie, omdat die niet uitvoerbaar is vanwege de congestie in de haven.

In zijn motie op stuk nr. 8 verzoekt de heer Jansen de regering, analoog aan de Griekse wetgever ook in Nederland bij uitvoering van de wet de regel te hanteren dat havens buiten Europa niet geschikt zijn voor verwerking van ladinggebonden afval en slops en dat bij schepen met deze bestemming 100% afgifte van alle scheeps- en ladinggebonden afval en slops verplicht is. Wij streven in internationaal en in Europees verband naar een verscherping van de afgifteplicht voor schepen die vanuit een EU-haven naar een niet-EU-haven vertrekken. Ik heb net ook het onderscheid gemaakt tussen het ladinggebonden afval en het scheepsafval. Wij zijn nu bezig met aanpassingen in internationaal verband. Ik zet mij er reeds voor in. Een verplichte 100% afgifte geldt wat mij betreft wel voor het scheepsafval, maar niet voor het ladinggebonden afval; daarvoor moet er een level playing field zijn. Ik ontraad daarom dat deel van de motie. De heer Jansen moet zelf maar even kijken of hij de motie in deze integrale vorm

handhaaft – die discussie hadden wij ook in de eerste termijn – dan wel of hij er een gesplitste motie van maakt. In de integrale vorm zal ik haar ontraden.

De motie op stuk nr. 9 van de heer De Mos, mevrouw Van Tongeren en de heer Jansen kan ik ondersteunen. Als de regels daadwerkelijk worden overtreden, wordt het schip vastgehouden en zullen wij ervoor zorgen dat het de haven afvalvrij verlaat.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Nou snap ik er echt helemaal niks meer van. In het dictum van deze motie staat: "verzoekt de regering er zorg voor te dragen dat schepen ook daadwerkelijk afvalvrij de haven verlaten". Dat betekent dat ze alle afval ingeleverd moeten hebben. Zojuist heeft de minister naar aanleiding van twee moties van de SP gezegd: dat kan niet, dat is strijdig met het level playing field en nog zo wat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Als deze motie zo geïnterpreteerd moet worden, zou ik haar ontraden. Wij werken eraan om de afgifteplicht van scheepsafval zo te versterken, dat het allemaal afgegeven moet worden. Wat de slops betreft, ligt dat anders. In de motie staat het woord "afvalvrij". Ik ga ervan uit dat het dan om het scheepsafval gaat en niet om die slops.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Jansen weer wil interrumperen, maar wij gaan nu geen debat voeren.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Nee, voorzitter, de heer De Mos moet duidelijkheid geven over wat hij bedoelt. Naar mijn mening bedoelt hij met "afvalvrij" afvalvrij en niet een beetje afvalvrij.

De **voorzitter**:

De heer De Mos gaat er zelf over of hij hier het woord wil voeren.

De heer **De Mos** (PVV):

Ik moet eerlijk zijn: ik bedoel de motie zoals de heer Jansen haar interpreteert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan pas ik mijn reactie aan. Ik ontraad de motie en vraag de heer De Mos en de andere indieners om te overwegen of zij een scheiding willen aanbrengen. Zo niet, dan ontraad ik de motie.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Wij zullen dinsdag over het wetsvoorstel en de moties stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.