

Vergaderjaar 2007–2008

22 343

Handhaving milieuwetgeving

Nr. 195

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE- LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2008

Op 4 juli 2007 (22 343, nr. 174) heb ik het «Draaiboek handhaving afvalstoffen van de zeescheepvaart» aangeboden aan de Tweede Kamer. De in het draaiboek beschreven uitgangspunten en werkwijze zouden in een aantal pilots worden getoetst. Vooruitlopend op de definitieve rapportage die u na de zomer wordt aangeboden en conform mijn toezegging op 31 januari 2008 wil ik u hierbij graag informeren over het verloop van de pilots tot nu toe. Algehele conclusie uit de pilots is dat werken volgens het draaiboek leidt tot efficiënter toezicht en een adequate samenwerking bij het afhandelen van incidenten. Voor reguliere toepassing zullen echter wel een aantal zaken formeel geborgd moeten worden. Deze zaken hebben betrekking op: capaciteit, bekendheid met de regelgeving, bekendheid met verschil in definities en bevoegdheden.

Draaiboek

De totstandkoming van het draaiboek is één van de belangrijke verbeteracties die in het kader van de zaak Probo Koala in gang is gezet. Het is een gezamenlijk product van de diensten DCMR Milieudienst Rijnmond, Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, Milieudienst IJmond, Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam, Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie.

Het draaiboek gaat ervan uit dat het toezicht op de handelingen met afvalstoffen van zeeschepen een ketenbenadering vereist. Deze keten onderscheidt drie fasen, te weten: ontdoener (zeeschip), inzameling en verwerking. Per fase geldt andere wet- en regelgeving en zijn andere autoriteiten bevoegd, met ieder hun eigen expertise. Dit brengt met zich mee dat er niet altijd sprake is van eenduidige definities. Een ketenbenadering veronderstelt samenwerking, onderlinge informatie-uitwisseling en het besef dat in elke fase van de keten andere regelgeving en daarmee andere begrippen en definities gelden. In het draaiboek is per fase van de keten gekozen voor een benadering van risico gestuurd toezicht. Vanuit de aanwezige expertise en ervaringen zijn de risicomomenten benoemd.

Vervolgens geeft het draaiboek een samenwerkingsmodel, waarin wordt beschreven op welke wijze de toezichthouders in de praktijk, door risicogestuurd toezicht en efficiënte informatie overdracht binnen de keten, optimaal toezicht kunnen houden. Doel van deze risicobenadering is ook de kans op het in beeld krijgen van ongewone situaties te vergroten. Ultiem doel is het voorkomen van illegale lozingen, vervuiling van het milieu en mogelijke gezondheidsrisico's.

Pilots

In de afgelopen maanden is een aantal pilots uitgevoerd. Zo is praktijkervaring opgedaan met het in het draaiboek beschreven samenwerkingsmodel en zijn de beschreven uitgangspunten getoetst. De pilots bestonden uit een geclusterd aantal controles in de havens door de betrokken diensten – apart van elkaar en gezamenlijk – waarbij het draaiboek steeds als uitgangspunt fungeerde. De pilots hebben gefocussed op:

- het leren kennen van verschillende wet- en regelgeving en elkaars werkwijze;
- het nader onderzoeken van de risicomomenten in de eigen fase;
- de informatiestroom door de keten heen, bijvoorbeeld het elkaar informeren en samenwerken tijdens een risicomoment.

Het leren kennen van verschillende wet- en regelgeving en elkaars werkwijze

Door met elkaar mee te gaan kon in de praktijk geleerd worden van elkaars werkwijze en de achterliggende regelgeving. Dit heeft geresulteerd in een betere onderlinge afstemming en een betere anticipatie op onverwachte situaties.

Het nader onderzoeken van de risicomomenten in de eigen fase

Er is nader inzicht verkregen in de risicomomenten per fase. Dit houdt in dat er snel een inschatting van het risico als geheel kan worden gemaakt, omdat een ieder dat in zijn eigen fase heeft getoetst. Daarnaast kan makkelijker geanalyseerd worden in welke fase het risico is ontstaan. Door extra handhaving door de havens Amsterdam en Rotterdam hebben er verplichte afgiften plaatsgevonden. Dit heeft ook een preventief effect op het zeeschip. Men ziet dat er gehandhaafd wordt en zal zich daardoor realiseren dat illegale lozingen eerder aan het licht komen. Tijdens de pilots is ook voorlichting gegeven over afvalstromen en hoe daar mee om te gaan.

De informatiestroom door de keten heen

Tijdens één van de pilots deed zich een situatie voor die het risico in zich had van een incident. Er is toen getoetst of de samenwerking die het draaiboek beoogt ook werkt in de praktijk. Dat bleek zo te zijn. De betrokken diensten wisten elkaar snel te vinden en er kon snel en adequaat worden gereageerd. De conclusie is wel dat binnen de betrokken organisaties een aantal zaken formeel geborgd moeten worden om te kunnen werken volgens het draaiboek.

Bevindingen en vervolg

Momenteel worden de resultaten en bevindingen door de verschillende diensten verwerkt. Aan de hand daarvan zullen aanbevelingen worden geformuleerd en zal er door de diverse betrokken instanties gezamenlijk besloten worden hoe de samenwerking zoals voorgestaan in het draaiboek formeel geborgd kan worden binnen de organisaties en welke

consequenties dit heeft. Deze gezamenlijke aanpak sluit goed aan op het overheidsprogramma Vernieuwing Toezicht.

Zoals ik u in mijn brief van 18 juni jl. heb laten weten worden momenteel de aan de Kamer toegezegde verbeteracties uitgevoerd op het terrein van de wetten regelgeving rond scheepsafvalstoffen. Na de zomer zal ik u mijn bevindingen rapporteren over de toegezegde verbeteracties. De bevindingen naar aanleiding van deze uitgevoerde pilots en het aangepaste draaiboek zullen daarbij worden meegenomen.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer