

Vergaderjaar 2009–2010

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 22

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2010

Hierbij informeer ik u over de afgiftecijfers van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in 2009 en over het havenafvalbeleid in 2010. Ik zal hierbij tevens ingaan op de toezegging van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat uit de brief van 15 januari 2010, (kamerstuk 29 862, nr. 20), over de verscherping van de afgifteplicht in de Griekse wetgeving.

Afgiftecijfers 2009

De Europese richtlijn 2000/59/EC over «havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen»¹ is in Nederland geïmplementeerd in de «Wet voorkoming verontreiniging door schepen» (Wvvs) en de daarop gebaseerde regelgeving. Jaarlijks ontvang ik van de Nederlandse zeehavens een rapportage over het havenafvalbeleid in het voorafgaande jaar. Op basis hiervan informeer ik u jaarlijks over de resultaten van het havenafvalbeleid.

De economische teruggang heeft ertoe geleid dat zowel het totaal aantal havenaanlopen in de Nederlandse zeehavens over 2009, als het totaal aantal schepen dat in 2009 in de Nederlandse zeehavens de verplichte bijdrage betaalde voor de kosten van afvalverwerking, met 7% is gedaald (zie bijlage, ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer).

Onderstaande tabel laat echter zien dat het aantal schepen dat afval heeft afgegeven alsmede de hoeveelheid afgegeven afval, toch licht zijn toegenomen.

Tabel 1: totaal aantal afgevendende schepen en totale hoeveelheid scheepsafval (niet zijnde ladingresiduen) in de Nederlandse Zeehavens

	Aantal schepen dat afval afgeeft	Hoeveelheid scheepsafval (in kubieke meters)
2009	22 741 (+ 2,5%)	149 427 (+ 1%)
2008	22 152 (- 1,5%)	148 483 (+ 11%)

¹ Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEU L 332).

	Aantal schepen dat afval afgeeft	Hoeveelheid scheepsafval (in kubieke meters)
2007	22 486 (+ 22%)	133 517 (+ 28%)
2006	18 296 (+ 27%)	104 698 (+ 7%)
2005	14 394	98 241

De Nederlandse zeehavens spannen zich in om hun havenafvalsystemen verder te optimaliseren. De havenafvalplannen worden volgens de vereisten in de richtlijn havenontvangstvoorzieningen elke drie jaar herzien. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) keurt namens mij de havenafvalplannen goed.

In de havenafvalplannen worden de werkwijze bij de inzameling, het tarief van de afvalbijdrage, de daaraan gekoppelde afgiftegrenzen en de communicatie naar de scheepvaart zodanig op elkaar afgestemd, dat een zo groot mogelijke afgifte kan worden gerealiseerd.

Met name de havens van Amsterdam en Rotterdam hebben geconstateerd dat de scheepvaart, nu zij enkele jaren ervaring heeft opgedaan met de werking van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen, steeds efficiënter gebruik maakt van de mogelijkheden die de richtlijn biedt. Zij hebben het voornemen om in de komende periode te onderzoeken of de effectiviteit van het havenafvalstelsel nog verder kan worden verhoogd, zoals bijvoorbeeld door een bijstelling van de tarieven en afgiftegrenzen.

Havenafvalbeleid in 2010

Verscherping afgifteplicht

In de brief van 19 maart 2010 (Kamerstuk 28 694, nr. 85) heeft de minister van VROM u gemeld dat aan de Griekse autoriteiten om verduidelijking is gevraagd over de in hun wetgeving opgenomen verplichte afgifte van scheepsafval. Deze reactie is inmiddels ontvangen. Alvorens ik nader in ga op de Griekse situatie, is het nodig kort in te gaan op de huidige Nederlandse wetgeving ten aanzien van de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen.

a. Geldende wetgeving en Richtlijn 2000/59

In de eerste plaats geldt, volgens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), een afgifteplicht van al het scheepsafval (artikel 12b, eerste lid). Artikel 12b, tweede lid, geeft de kapitein van een zeeschip het recht af te zien van deze verplichting indien aan twee voorwaarden is voldaan:

- er is in de volgende aanloophaven een toereikend aanbod aan havenontvangstvoorzieningen beschikbaar, en
- er is aan boord van het schip voldoende opslagcapaciteit beschikbaar voor het scheepsafval dat reeds aan boord is en dat tot de volgende aanloophaven nog zal ontstaan.

Dit artikellid is een implementatie van artikel 7, tweede lid, van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. De achtergrond van dit artikel is de onwenselijkheid in termen van kosten, tijd en administratieve lasten om in iedere Europese haven kleine hoeveelheden afval af te geven.

Ditzelfde artikel 7, tweede lid, van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen stelt verder dat «indien er goede redenen zijn om aan te nemen dat er geen toereikende havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn in de beoogde haven van afgifte, of indien die haven niet bekend is en er derhalve een risico bestaat dat het afval op zee zal worden geloosd, de lidstaat alle nodige maatregelen neemt om verontreiniging van de zee te

voorkomen, indien nodig door te eisen dat het schip voor vertrek uit de haven zijn scheepsafval afgeeft». Ook deze laatste verplichting is in de Wvvs geïmplementeerd. Indien de volgende aanloophaven niet bekend is, kan de beschikbaarheid van een toereikend aanbod aan havenontvangstvoorzieningen in de volgende aanloophaven niet worden aangenomen, en geldt op grond van artikel 12b van de Wvvs een afgifteplicht.

b. Implementatie afgifteplicht wetgeving van Griekenland

De Griekse autoriteiten hebben mij laten weten dat zij van mening zijn dat er goede gronden zijn om aan te nemen dat toereikende havenontvangstvoorzieningen niet beschikbaar zijn in de volgende aanloophaven, als deze haven is gelegen buiten de EU. Zij beschouwen een afgifteplicht voor schepen, waarvan de volgende aanloophaven buiten de EU is gelegen, als een invulling van het gestelde in de richtlijn dat lidstaten alle nodige maatregelen nemen om verontreiniging van de zee te voorkomen, indien nodig door te eisen dat het schip voor vertrek uit de haven zijn scheepsafval afgeeft.

De geografische ligging van Griekenland kan hierin mogelijk een rol spelen.

Alhoewel ik begrip kan opbrengen voor het Griekse standpunt kan ik daarin, ten aanzien van de Nederlandse wetgeving, niet meegaan. Volgens de Europese richtlijn heeft een kapitein het recht om af te zien van afgifte indien er voldoende opslagcapaciteit aan boord is en in de volgende aanloophaven voldoende havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn.

Deze voorzieningen kunnen ook beschikbaar zijn in een haven buiten de EU. De richtlijn maakt hierin geen onderscheid.

Zoals ook al is meegedeeld aan uw Kamer in antwoord op eerdere vragen (TK 2006–2007, 22 343, nr. 147 antwoord op vraag 12), kan alleen dan worden afgeweken van het door de richtlijn gegarandeerde recht van de kapitein om af te zien van afgifte van scheepsafval, indien er op grond van het internationale recht strengere voorschriften zijn vastgesteld, aldus artikel 7, derde lid, van de richtlijn. Nederland mag dus autonoom geen strengere afgifteplicht vaststellen, wanneer de EU of IMO geen strengere voorschriften heeft vastgesteld. Artikel 7, tweede lid, geeft Nederland de armslag om afgifte af te dwingen, als dit nodig is.

c. Beleidsinzet Nederland in Europees verband

Ik verwacht dat de Europese Commissie bij de komende herziening van de richtlijn verdergaande voorstellen zal doen ten aanzien van de afgifteplicht en de daaraan verbonden voorwaarden. Nederland zal zich daarbij sterk maken voor aanscherping van de afgifteplicht, voor die schepen die vanuit een EU-haven naar een niet-EU haven vertrekken. Bij een herziening van de richtlijn geldt de aanscherping voor alle EU-lidstaten en wordt voorkomen dat het level playing field wordt verstoord. Deze aanpak is ook te verkiezen uit oogpunt van effectiviteit en harmonisatie van de havenafvalsystemen tussen de verschillende EU-lidstaten. Voorop staat dat een eventuele aanscherping natuurlijk wel handhaafbaar moet zijn.

Ik heb, voorafgaand aan de Transportraad van 11 maart 2010, het punt van aanscherping van de richtlijn nadrukkelijk aan de orde gesteld tijdens een gesprek met de nieuwe Eurocommissaris van Transport, de heer Kallas. Deze heeft geantwoord dat de Commissie dit nader zal bestuderen. Een herziening van de richtlijn is volgens de Europese Commissie naar verwachting te voorzien in 2011. Ik zie de voorstellen met belangstelling tegemoet.

In de tussentijd hecht ik eraan dat de IVW streng blijft toezien op de beschikbare opslagcapaciteit op schepen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings