

Vergaderjaar 2021–2022

35 886

Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ten behoeve van de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151) en enkele technische verbeteringen (Implementatiewet tweede richtlijn havenontvangstvoorzieningen)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 6 oktober 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

blz.

Inleiding	1
Implementatiewetgeving	2
De inhoud van deze wijzigingswet	2
<i>De indirecte kostendekkingssystemen</i>	2
Toezicht en handhaving	2
Gevolgen	3
<i>Gevolgen voor uitvoering- en nalevingskosten</i>	3
<i>Financiële gevolgen</i>	3

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ten behoeve van de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/883. Deze leden hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ten behoeve van de implementatie van de Europese Richtlijn. Deze leden staan zeer positief tegenover de strekking van de wetswijziging, welke erop gericht is de doeltreffendheid te vergroten van het beleid om verontreiniging door schepen terug te dringen. Zij ondersteunen daarom de implementatie. Deze leden hebben hier geen verdere vragen over.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel Implementatiewet tweede richtlijn havenontvangstvoorzieningen. Deze leden onderkennen dat plastic afval in het mariene milieu een steeds groter mondiaal milieuprobleem wordt en onderschrijven dan ook de nadruk die de nieuwe Richtlijn legt op het terugdringen van lozingen van vuilnis door schepen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het voorliggende wetsvoorstel een zuivere en lastenluwe implementatie betreft. Deze leden hebben daarom met name een aantal vragen over de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van de regelgeving.

Implementatiewetgeving

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het huidige voorstel wordt voorgesteld dat schepen een vast bedrag betalen om hun afval af te geven, terwijl grote schepen met meer bemanningsleden logischerwijs een groter gewicht aan huishoudelijk afval met zich meebrengen. Veel midden- en kleinbedrijven (mkb) varen met kleinere schepen en moeten volgens het huidige voorstel hetzelfde bedrag betalen als grote schepen. Deze leden vragen waarom een gedifferentieerd tarief naar scheepsgrootte nu niet is voorgesteld.

De inhoud van deze wijzigingswet

De indirecte kostendekkingssystemen

De leden van de VVD-fractie constateren dat wanneer de hoeveelheid vuilnis de maximale grens van de opslagcapaciteit van een schip overtreft, de exploitant volgens het voorstel een directe bijdrage betaalt voor het vuilnis dat de maximale opslagcapaciteit overstijgt. Deze leden vragen hoe zal worden voorkomen dat afval dat de maximale capaciteit overstijgt, gedumpt wordt op zee om extra kosten te vermijden.

Toezicht en handhaving

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets, die is uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ILT constateert dat kleine, niet-commerciële jachthavens ontheffing kunnen aanvragen voor het opstellen van een Havenafvalplan (HAP). Het college van burgemeester en wethouders (B en W) verleent de betreffende ontheffing en geeft dat door aan SafeSeaNet. Onderkent de regering het risico dat men zich niet bewust is van deze taak of dat een gemeente te weinig kennis respectievelijk capaciteit heeft om deze uit te voeren? Zo ja, welke maatregelen neemt de regering om de betreffende gemeenten te ondersteunen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de conclusie van de ILT deelt dat met name voor kleinere zeehavens de norm duidelijk is, maar ook een behoorlijke opgave behelst, namelijk het opstellen van een

Havenafvalplan en rapporteren aan SafeSeaNet. Zo ja, welke maatregelen neemt de regering om de betreffende zeehavens te ondersteunen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat de ILT constateert dat er havens zijn die geen geldig Havenafvalplan hebben. Hoeveel havens betreft dit, zo vragen deze leden. Welke maatregelen neemt de regering om te bevorderen dat alle havens beschikken over een geldig Havenafvalplan?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de ILT verwacht dat er voor de uitvoerbaarheid van het toezicht extra capaciteit nodig is, maar dat zij daaraan toevoegt dat een kwantitatieve inschatting van fulltime-equivalenten (fte's) pas mogelijk is nadat ook de regeling en het besluit zijn opgesteld. Op welke termijn verwacht de regering de regeling en het besluit te kunnen vaststellen en de budgettaire consequenties in kaart te kunnen brengen?

Gevolgen

Gevolgen voor uitvoering- en nalevingskosten

De leden van de VVD-fractie constateren dat in Richtlijn 2019/883 nadrukkelijk is gewezen op het belang dat lidstaten garanderen dat scheepsafvalstoffen gescheiden worden ingezameld in de haven. Deze leden vragen of alle havens waar afval ingezameld zal worden in Nederland beschikken over deze voorzieningen. Zo niet, hoe zal ervoor gezorgd worden dat alle havens voor de implementatie van deze wijzigingen beschikken over de juiste voorzieningen om afval te scheiden? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid?

Financiële gevolgen

De leden van de VVD-fractie lezen dat deze wetwijziging geen substantiële gevolgen heeft voor het mkb en dat een mkb-toets daarom niet is uitgevoerd. Wordt na implementatie van de wet geëvalueerd of dit daadwerkelijk zo is? Daarnaast vragen deze leden of er een kostenbatenanalyse is gemaakt van de verzwaring en verlichting van de financiële lasten. Als dat niet het geval is, zou de regering dit dan alsnog kunnen doen? Ook vragen deze leden welke structurele kosten er voortvloeien uit een verhoging van de capaciteit bij de ILT.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande