

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 11 februari 2022**Datum GS-besluit** : 8 maart 2022**Vragen nr. 17**

Vragen van **mw. J.M.E. de Groot** (SP) over Het dumpen van grondstoffen, bestemd voor Tata Steel, tussen de pieren en op zee

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 11 februari 2022 door het lid van Provinciale Staten, **mw. J.M.E. de Groot** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

In het Noordhollands Dagblad van 11 februari 2022 hebben wij het artikel 'Tata- troep geloosd in Noordzee: 'Dat is een crimineel milieudelict'¹ gelezen. De krant beschikt over een video waaruit blijkt dat grote hoeveelheden steenkool en ijzererts bij het schoonmaken van de (dekken van) schepen van leveranciers overboord worden geveegd en terechtkomen tussen de pieren en in de Noordzee. Bij wederhoor stelt Tata Steel te handelen volgens de nationale en Europese wet- en regelgeving. Tevens stelt Tata Steel zich niet te herkennen in het bedoelde artikel in het Noordhollands Dagblad. Greenpeace noemt het door de krant beschreven gebeuren 'crimineel gedrag'.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Kunt u ons medelen of hetgeen in de video van het Noordhollands Dagblad te zien is - het dumpen van grote hoeveelheden steenkool en ijzererts tussen de pieren en in de Noordzee - de gebruikelijke gang van zaken is na het lossen van schepen met grondstoffen voor Tata Steel? Zo ja, hoe lang is deze gang van zaken al gebruik? Kunt u ons bij benadering medelen hoe groot de hoeveelheid gevaarlijke stoffen, aanwezig op de zeebodem, tussen de pieren en op de bodem van de binnenwateren, is? Kunt u een onderzoek (laten) doen naar de hoeveelheid gevaarlijke stoffen?

Antwoord 1:

Bij de geschetste situatie zijn meerdere toezichthoudende overheidsinstanties betrokken. De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) is de aangewezen toezichthouder voor wat betreft de haven en hetgeen op zee gebeurt. Daarnaast is de IL&T de aangewezen toezichthouder met betrekking tot scheepsafval. De ladingresten die in zee terechtkomen zien zij als afval. Echter het dumpen of vervuilen van het oppervlaktewater raakt ook aan de bevoegdheden van de Maritieme

¹ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20220210_96630494

Politie, het havenbedrijf en Rijkswaterstaat. Zo ziet Rijkswaterstaat onder andere toe op de waterkwaliteit en kunnen lozingen op het Noordzeekanaal in beginsel enkel met vergunning plaatsvinden.

De provincie Noord-Holland – en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) in opdracht van de provincie – is het bevoegde gezag om te handhaven op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de stoffen die op de kade komen.

Wij hebben geen zicht op -en houden ook geen toezicht op- de activiteiten van(af) de schepen die Tata Steel aandoen, anders dan bij het lossen aan de kades. Wij hebben geen zicht op de hoeveelheid (gevaarlijke) stoffen aanwezig op de zeebodem en binnenwateren. Eventueel onderzoek hiernaar ligt op het pad van hiervoor genoemde instanties. Dit past niet bij onze bevoegdheden.

Vraag 2:

Is er naar uw mening in dit geval sprake van crimineel gedrag? Welke wet- en regelgeving wordt overtreden? Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de wet- en regelgeving die in deze kwestie overtreden wordt? Wat gaat u doen om de overtredingen te stoppen?

Antwoord 2:

Zie antwoord 1. Wij zijn niet het bevoegd gezag voor (activiteiten op) het Noordzeekanaal en de Noordzee, kunnen niet beoordelen of sprake is van crimineel gedrag en welke wet- en regelgeving mogelijk wordt overtreden en kunnen hiertegen ook niet optreden.

Vraag 3:

Indien er naar uw mening in dit geval sprake is van crimineel gedrag, gaat u hiervan dan aangifte doen, of is dat niet uw taak? Als dit niet uw taak is, wiens taak is het dan? Graag vernemen wij dit van u.

Antwoord 3:

Zie de antwoorden op voorgaande vragen. Door de IL&T is onderzoek ingesteld naar de activiteiten vanaf de schepen die Tata Steel aandoen. Door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is aangegeven dat zij dit onderzoek afwacht, alvorens iets te kunnen meedelen over vervolgstappen. Eventuele (strafrechtelijke) vervolging is aan het Openbaar Ministerie. Ook Tata Steel zelf heeft een extern bureau ingehuurd om de situatie te onderzoeken.

Vraag 4:

Als deze kwestie een strafbaar feit blijkt te zijn, wie, welk bedrijf of welke organisatie kan dan bestraft worden? Kunt u dit (laten) uitzoeken en ons berichten? Sedert hoe lang is bij benadering deze handelwijze al praktijk? Betreft het incidenten of is deze praktijk gangbaar? Wat is - volgens de diverse regelgeving - de verjaringstermijn van dergelijke misdrijven?

Antwoord 4:

Zie antwoord 3. Wij informeren u wanneer de uitkomsten van het onderzoek van de IL&T bekend zijn.

Vraag 5:

De overtredingen van wet- en regelgeving worden bewezen door het door het Noordhollands Dagblad gemaakte filmpje. Door het bewijzen van deze overtredingen, ontstaat waarschijnlijk ook een plicht tot schadevergoeding. Kunt u de veroorzaker van deze schade aan het milieu, de natuur, de bodem en het water aansprakelijk stellen? Als u dat niet kunt, wie kan dit dan doen? Wat is - volgens uw inzichten - in geld de grootte van de schade die toegebracht werd aan het milieu, de natuur, de bodem en het water? Wat is de verjaringstermijn, voortvloeiend uit wet- en regelgeving, als het gaat om de schadevergoedingsplicht?

Antwoord 5:

Zie de voorgaande antwoorden. Wij zijn niet het bevoegd gezag voor (de activiteiten op) het Noordzeekanaal en de Noordzee.

Vraag 6:

In het artikel in het Noordhollands Dagblad wordt bericht dat Tata Steel contant betaalt om de stoffen als ijzererts en steenkool door de bemanning van schepen tussen de pieren of in de Noordzee te dumpen. Is dit juist? Gaat u onderzoek verrichten naar deze gang van zaken? Zo nee, waarom niet? Kunt u ons in dat geval meedelen welke organisatie het onderzoek gaat verrichten? Wilt u ons op de hoogte houden van de voortgang van het onderzoek?

Antwoord 6:

Zie de voorgaande antwoorden. Wij informeren u wanneer de uitkomsten van het onderzoek van de IL&T bekend zijn.

Vraag 7:

Het Noordhollands Dagblad meldt in het artikel tevens dat de milieu-inspecteurs van de Omgevingsdienst bij inspectie nooit hun auto uitkomen en niets weten over stuifklassen. Is het de taak van de OD NZKG om de gang van zaken voor wat betreft de lozing van gevaarlijke stoffen tussen de pieren en in de Noordzee te handhaven? Zo nee, welke instantie moet dit controleren en handhaven? Is het de taak van de OD NZKG om te controleren hoe de schepen worden gelost? Zo nee, welke instantie moet dit controleren? Is het juist dat de milieu-inspecteurs vanuit de auto de gang van zaken in de loshaven controleren? Hebben zij dan een goed beeld van de gebeurtenissen? Zijn er ooit boetes uitgedeeld voor het onzorgvuldig lossen van grondstoffen?

Antwoord 7:

Zie antwoord 3. De wijze waarop een schip dat aan de kade ligt gelost wordt valt onder de bevoegdheid van de OD NZKG. In mei 2020 heeft de OD NZKG aan Tata Steel een last onder dwangsom opgelegd voor stofverwaaiing vanuit de kranen. Dit betekent dat per keer dat door toezichthouders van de OD NZKG geconstateerd wordt dat stofverwaaiing plaatsvindt vanuit de kranen, Tata Steel een geldbedrag verschuldigd is aan het bevoegd gezag. Dit ten einde de overtredingen te voorkomen. In februari jongstleden is geconstateerd dat opnieuw verwaaiing plaatsvond vanuit de kranen. Dit betekent dat Tata Steel verplicht is een bedrag te betalen voor de geconstateerde overtreding.

Het is juist dat dit specifieke type controle van stofverwaaiing vanuit de kranen door de inspecteurs van de OD NZKG vaak vanuit de auto plaatsvindt. De veiligheid van de inspecteurs speelt hier een belangrijke rol in.

De OD NZKG kan zelf geen boetes opleggen. De OD NZKG kan wél lasten onder dwangsom opleggen, zoals dus ook is gedaan met betrekking tot stofverwaaiing vanuit de kranen.

Vraag 8:

Is het nog mogelijk de gevaarlijke stoffen die tussen de pieren en in de Noordzee terechtgekomen zijn op te ruimen? Zo ja, door wie moet er opgeruimd worden en wie zal daarvoor de kosten moeten betalen?

Antwoord 8:

Wij hebben hierin geen bevoegdheid en wij hebben hier ook geen zicht op.

Vraag 9:

Is het juist dat de OD NZKG in dit geval tekortschiet in het uitvoeren van de taken en verplichtingen? Zo ja, wat is er nodig om de OD NZKG ook deze taken en verplichtingen op juiste en adequate wijze te laten uitvoeren?

Antwoord 9:

Nee, dat is niet juist. Zie ook de antwoorden 3 en 7.