

Vergaderjaar 2017–2018

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 192**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2018

Hierbij treft u mijn reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat om een reactie op het artikel «Smerige praktijken van de scheepvaart» in de Telegraaf. Ik ga daarbij in op uw vraag aan te geven wat mijn inzet is om het lozen van kankerverwekkende stoffen op zee te voorkomen. Ik ga ook in op uw suggestie om de twee toezeggingen gestand te doen die zijn gedaan in het mondelinge vragenuur van 22 mei 2018 (Handelingen II 2017/18, nr. 83, item 3).

Mijn reactie is een uitwerking van wat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, in mijn afwezigheid, hierover op het mondelinge vragenuur van 22 mei 2018 al aan u heeft verteld.

### Lozing van gevaarlijke stoffen, de internationale afspraken

Het eerste deel van het artikel in de Telegraaf gaat over de lozing van giftige en kankerverwekkende stoffen. Ik geef hieronder aan wat hierover internationaal, in Annex II van het MARPOL-Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is afgesproken.

1. Het lozen van alle ladingsrestanten, gevaarlijk of niet, is verboden in onze eigen territoriale wateren, binnen 12 zeemijl uit de kust.
2. Buiten de 12 zeemijl uit de kust is het verboden om stoffen te lozen die aanzienlijk gevaar opleveren voor de mens of die een ernstige permanente schade aan het mariene milieu veroorzaken (de zogenaamde MARPOL Annex II categorie X stoffen)
3. Buiten de 12 zeemijl uit de kust is het lozen van minder gevaarlijke stoffen voor het mariene milieu en de mens (de zogenaamde MARPOL Annex II categorie Y en Z stoffen) ook niet zondermeer toegestaan. Echter, onder strikte voorwaarden, mag waswater met een beperkte hoeveelheid ladingsrestanten uit deze categorie, die na het lossen achterblijft in de tanks, wel buiten de 12 zeemijl zone

worden geloosd. Onder deze voorwaarden leveren deze lozingen geen gevaar op voor het mariene milieu.

4. Buiten de 12 zeemijl uit de kust mogen wel stoffen geloosd worden, die in het geheel geen gevaar opleveren voor het mariene milieu, zoals sinaasappelsap.

U vraagt wat ik ga doen aan de lozing van kankerverwekkende stoffen.

Uit bovenstaande blijkt dat de lozing van stoffen die een aanzienlijk gevaar opleveren voor de mens verboden is. De afgifteplicht die voor deze stoffen geldt is strikt en het wassen van de tanks en de afgifte van het waswater dient plaats te vinden in aanwezigheid van een inspecteur.

De Milieucommissie van de IMO zal in oktober 2018 een besluit nemen over een voorstel waarin onder meer de lozingsvoorwaarden van stoffen worden aangescherpt op basis van actuele wetenschappelijke kennis over die stoffen (bijvoorbeeld op basis van REACH). Nederland heeft een grote bijdrage aan dat voorstel geleverd.

Deze week heeft de Tweede Kamer de motie Laçin (Kamerstuk 29 862, nr. 54) aangenomen (Handelingen II 2017/18, nr. 89, Stemmingen over moties ingediend bij het debat over frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven), waarin de regering gevraagd wordt om in IMO verband te pleiten voor het minimaliseren van potentieel zeer zorgwekkende stoffen. Zeer zorgwekkende stoffen zijn onderdeel van ons nationale stoffenbeleid. In de IMO wordt deze term niet gebruikt, maar wordt gewerkt met een indeling van stoffen op basis van schadeprofielen. Voor alle nieuwe stoffen die in chemicaliën tankers worden vervoerd, wordt een schadeprofiel vastgesteld, met de daarbij behorende lozingsvoorwaarden. Nederland zal zich in IMO blijven inzetten om lozingen terug te dringen van stoffen die nu nog wel mogen worden geloosd, maar waarvoor op basis van de eigenschappen van die stoffen blijkt dat verder terugdringen van de lozingen daarvan wenselijk is. Op deze wijze geef ik uitvoering aan de motie Laçin.

Nederland zet zich internationaal ook hard in om de lozing van minder gevaarlijke stoffen, buiten de 12 zeemijl zone, verder aan te scherpen. Dat lijkt te lukken voor paraffineachtige stoffen. Dit zijn geen gevaarlijke stoffen, maar het lozen hiervan kan wel nadelige gevolgen hebben als de gestolde paraffine aanspoelt op de stranden. Nederland heeft met aangrenzende landen het probleem van het aanspoelen van gestolde paraffineachtige stoffen op het strand in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangekaart. In de IMO bleek er algemene steun om de regels voor het lozen van paraffineachtige stoffen aan te scherpen. Een technische werkgroep heeft in februari 2018 een voorstel hierover uitgewerkt. De Milieucommissie van de IMO zal in oktober 2018 een besluit nemen over dit voorstel.

Ik wilde niet wachten op deze internationale afspraken, en heb daarom op 7 mei 2018 afspraken gemaakt met het Havenbedrijf Rotterdam, Koole terminals, Bolsius International, KVNR en Stichting de Noordzee, om op vrijwillige basis af te zien van het lozen van waswater met paraffineachtige stoffen. Ik ben blij dat de sector hier zelf verantwoordelijkheid neemt en zich inzet om onze stranden schoon te houden.

#### De 12 zeemijl territoriale zone en de 200 zeemijl exclusieve economische zone.

Tijdens het mondelinge vragenuur van 22 mei 2018 heeft de Staatssecretaris u toegezegd te laten uitzoeken wat de bevoegdheden zijn tussen de territoriale zone van 12 zeemijl en de Exclusieve Economische Zone van

200 mijl. Zoals hierboven aangegeven is het lozen van alle ladingsrestanten, gevaarlijk of niet, verboden in onze eigen territoriale wateren, binnen 12 zeemijl uit de kust.

Binnen zijn Exclusieve Economische Zone (EEZ) van 200 zeemijl heeft Nederland een aantal rechten, zoals het recht op exploitatie van de aanwezige grondstoffen en visserij. Voor scheepvaart gelden in een EEZ, buiten de 12 zeemijl zone, niet de nationale, maar de internationale zeevaartafspraken. Dat betekent dat in dit gebied de MARPOL lozingsvoorwaarden gelden.

MARPOL biedt lidstaten geen algemene bevoegdheid om strengere voorwaarden in te voeren buiten de 12 zeemijl. Theoretisch biedt het Zeerechtverdrag wel een mogelijkheid om strengere milieunormen op te leggen in de EEZ. Daar is naar gevraagd in het mondelinge vragenuur van 22 mei. Het opleggen van strengere milieunormen onder het Zeevaartverdrag is echter alleen mogelijk als daarvoor door de IMO-lidstaten toestemming wordt gegeven. In IMO is voor de bescherming van het milieu het mondiale MARPOL verdrag opgesteld. Ik verwacht niet dat de IMO lidstaten ermee instemmen om buiten het MARPOL verdrag nog aanvullende nationale eisen te stellen, omdat dit een beperking zou zijn van het «recht op vrije doorvaart». Ook voor Nederland is het recht op vrije doorvaart een belangrijk internationaal uitgangspunt, dus ook Nederland is zeer terughoudend met het accepteren van aanvullende nationale eisen.

#### Zeezwaaien en handhaving in Duitsland.

Tijdens het mondelinge vragenuur van 22 mei 2018 heeft de Staatssecretaris u toegezegd te laten uitzoeken hoe Duitsland omgaat met het lozen van stoffen tijdens het zogenaamde zeezwaaien.

Ik laat dat op dit moment uitzoeken en zal u hierover, voor het zomerreces, informeren in de verzamelbrief naar aanleiding van het AO Maritiem van 17 mei jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 191).

#### Strafzaak

De Telegraaf gaat verder met het beschrijven van een strafzaak en met de rol die een toenmalige medewerkster van het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat daarbij heeft gespeeld.

De Telegraaf schrijft dat het Openbaar Ministerie een reder strafrechtelijk heeft aangeklaagd. Zoals de Telegraaf zelf aangeeft is het bewezene niet strafbaar verklaard en is de reder van alle rechtsvervolging ontslagen. Zij heeft zich gehouden aan de afspraken zoals ik eerder in deze brief heb uiteengezet.

In 2010 heeft de rechtbank een toenmalige medewerkster van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgeroepen om als getuige en als deskundige een verklaring bij de rechtbank af te leggen. De toenmalige medewerkster was verplicht te verschijnen en antwoord te geven op de gestelde vragen door de rechtbank.

#### Conclusie

Ik deel niet de suggestie van de Telegraaf dat er systematisch smerige praktijken in de scheepvaart plaatsvinden. Er zijn uitgebreide internationale regels om de lozing van schadelijke stoffen te voorkomen, en die worden in Nederland streng gehandhaafd. Ik zie uw aansporing, naar

aanleiding van het artikel, voorop te blijven lopen om de internationale regelgeving verder aan te scherpen als aanmoediging en ondersteuning van mijn beleid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga