

Vergaderjaar 2017–2018

31 409

Zee- en binnenvaart

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid

Nr. 196

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2018

In onderhavige brief informeer ik u graag over de stand van zaken van:

- het bunkerlicentiesysteem Rotterdam;
- het lozen van stoffen tijdens zeezwaaien;
- de uitvoering van de motie Laçin¹ over het controleren van schepen.

Over de andere toezeggingen die gedaan zijn tijdens het AO Maritiem op 17 mei jl. wordt u zo snel als de informatie beschikbaar is geïnformeerd (Kamerstuk 31 409, nr. 191).

Stand van zaken bunkerlicentiesysteem Rotterdam

In het Algemeen Overleg Maritiem van 17 mei jl. is naar aanleiding van vragen van het lid Sienot (D66) en lid Van Tongeren (GroenLinks) toegezegd de Kamer te informeren over de voortgang van het bunkerlicentiesysteem in Rotterdam (Kamerstuk 31 409, nr. 191).

Het Havenbedrijf Rotterdam onderzoekt momenteel de invoering van een bunkerlicentiesysteem. Ook de Haven van Antwerpen en het Havenbedrijf Amsterdam staan hier positief tegenover. In Nederland moet de gemeenteraad besluiten over de hiervoor benodigde aanpassingen in de plaatselijke Havenbeheersverordening. De verwachting is dat dit in Rotterdam in 2019 zou kunnen plaatsvinden.

Een bunkerlicentiesysteem kan bijdragen aan transparantie van de betrouwbaarheid van leveringen van scheepsbrandstof. Ik ben blij te constateren dat de betrokken havenbedrijven hier vorderingen in willen boeken. Als in de loop van volgend jaar resultaten beschikbaar zijn, zal ik deze met uw Kamer delen.

¹ Kamerstuk 29 862, nr. 49; 31 mei 2018.

Lozen van stoffen tijdens zeezwaaien

Op het mondelinge vragenuur van 22 mei jongstleden heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat u toegezegd te laten uitzoeken hoe Duitsland omgaat met het lozen van stoffen tijdens het zogenaamde zeezwaaien (Handelingen II 2017/18, nr. 83, item 3).

Navraag laat zien dat Duitsland de internationale verdragen zo interpreteert dat zeezwaaien is verboden. Volgens de Nederlandse interpretatie is zeezwaaien, onder strikte voorwaarden, niet verboden. In de periode rond 2008 was hier kritiek op van het Openbaar Ministerie, juist vanwege het Duitse verbod. Daar zijn destijds in Nederland rechtszaken over gevoerd. De rechter heeft de Nederlandse interpretatie van de internationale zeevaartverdragen bekrachtigd, en de reders waar het om ging zijn toen niet bestraft voor zeezwaaien. Ook de Engelse Maritieme autoriteit (Maritime Coastguard Agency) heeft dezelfde interpretatie als de Nederlandse rechter, namelijk dat zeezwaaien niet verboden is volgens de internationale zeevaartverdragen.

Omdat ik het lozen van paraffineachtige stoffen onwenselijk vind heb ik mij er, nationaal en internationaal, voor ingezet om dit tegen te gaan. Ik heb u in mijn brief van 19 mei 2018 ingelicht over vrijwillige afspraken die ik hierover met het Havenbedrijf Rotterdam en andere marktpartijen heb gemaakt en over de voortgang in IMO om het lozen van waswater met ladingresten van paraffineachtige stoffen aan te scherpen, zodat zeezwaaien voor deze stoffen verboden wordt (Kamerstuk 31 409, nr. 186). Verder zal ik me er in de IMO voor blijven inzetten om voor andere schadelijke stoffen, waarvoor lozingen onwenselijk zijn, de regelgeving aan te scherpen.

Uitvoering van motie Laçin over het controleren van schepen

Op 31 mei jongstleden sprak ik uw Kamer in het kader van het 30-ledendebat «Frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven» (Handelingen II 2017/18, nr. 88, dertigledendebat over frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven). In een motie van Kamerlid Laçin (SP) werd de regering verzocht ILT opdracht te geven om schepen uit landen met minder strenge milieuregels vaker te controleren (Kamerstuk 29 862, nr. 49). Ik heb toen aangegeven dat dit al gebeurde, en toegezegd dit schriftelijk nader toe te lichten.

In de praktijk werkt het controleren van schepen uit andere landen (havenstaatcontrole) als volgt. Milieuregels voor de scheepvaart zijn vastgelegd in verdragen van de IMO. Deze verdragen worden door de lidstaten van IMO geratificeerd en geïmplementeerd. Indien voldoende lidstaten een verdrag geratificeerd hebben, treedt het in werking. Op deze manier is er internationaal sprake van een gelijk speelveld.

Een lidstaat kan ervoor kiezen bepaalde verdragen niet te ratificeren. Dit heeft consequenties voor de controles op schepen van dat land. Schepen van lidstaten die bepaalde verdragen niet hebben geratificeerd en Nederlandse havens aandoen, worden tijdens havenstaatcontroles gericht op de ontbrekende regelgeving gecontroleerd. De inspecteur van de ILT controleert of er minimaal aan het veiligheidsniveau van het niet geratificeerde verdrag wordt voldaan. Dit is één van de basisprincipes van havenstaatcontroles. Indirect stimuleert dit de lidstaten van IMO om de internationale maritieme verdragen te ratificeren en implementeren.

De hoeveelheid controles hangt samen met het risicoprofiel van het schip. Hoe hoger het risico, hoe vaker een schip geselecteerd zal worden voor

een havenstaatcontrole. Deze selectiemethodiek, inclusief de factoren voor het bepalen van het risicoprofiel zijn internationaal vastgelegd.

Als in het verleden gebleken is dat een schip niet voldeed aan bepaalde (milieu)regels, dan wordt bij een volgende havenstaatcontrole gecontroleerd of het schip de tekortkoming binnen de gestelde termijn heeft gecorrigeerd. Op deze wijze wordt bewaakt dat alle schepen die Nederland aandoen voldoen aan de hier geldende milieuregels.

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