



Aan Minister  
  
nota Zeezwaaien

**TER BESLISSING**

**Datum**

17 juni 2024

**Onze referentie**

IenW/BSK-2024/156060

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken

Afdeling Zeevaart

**Beslistermijn**

20 juni

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

Naar aanleiding van een door U gedane toezegging tijdens het Commissiedebat Maritieme Zaken van 30 mei 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over de voorbereiding van een nationaal verbod op zeezwaaien (in de Nederlandse EEZ), mede op basis van ervaringen in Duitsland. Met deze nota vragen uw akkoord met het versturen van de Kamerbrief over dit onderwerp.

**Geadviseerd besluit**

Wij adviseren u:

- Af te zien van instelling van een nationaal verbod op zeezwaaien;
- In te stemmen met bijgevoegde concept kamerbrief. De Kamerbrief moet vóór 1 juli naar de Kamer verzonden worden (eind Q2).

**Kernpunten**

- Zeezwaaien houdt in dat een schip vertrekt uit de haven na het lossen van chemische lading met als enige doel om in de Exclusieve Economische Zone (buiten de 12 zeemijl zone) kleine hoeveelheden ladingrestanten uit de tank te wassen, en het waswater in zee te lozen om daarna weer terug te keren in de haven.
- Dit type lozingen zijn legaal mits voldaan wordt aan de strikte voorwaarden voorgeschreven door de internationale MARPOL wetgeving, Bijlage II (zie toelichting).
- De Nederlandse wetgeving is in lijn met deze internationale regels die het lozen van ladingrestanten onder voorwaarden toestaan. Deze interpretatie van de wetgeving is in 2015 door de Hoge Raad bevestigd.
- De ILT heeft de voorkeur voor beter toezicht op voorwasprocedures in plaats van een nationaal verbod.
- Juridisch zou een nationaal verbod kwetsbaar zijn omdat dit ingaat tegen de geldende internationale wetgeving en een eerdere uitspraak door de Hoge Raad. Tevens kan nationale wetgeving omzeild worden door buiten de Nederlandse EEZ te lozen.
- RIVM stelt dat het onwenselijk is om Zeer Zorgwekkende Stoffen in zee te lozen, en een groot aantal van de stoffen die vervoerd worden door de zeescheepvaart bevat ZZS.
- Op basis van het bovenstaande stelt de Kamerbrief voor géén verbod op zeezwaaien in te stellen. Wel geven de resultaten van de RIVM kennisnotitie

aanleiding om zich in te blijven zetten om dit type vervuiling terug te dringen. Nederland zal zich sterk maken om in IMO ladingseisen voor bepaalde stoffen aan te scherpen en zal nationaal kijken hoe meer toezicht op voorwasprocedures kan worden bewerkstelligd.

**Datum**

17 juni 2024

**Onze referentie**

IenW/BSK-2024/156060

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afdeling Zeevaart

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

## Krachtenveld

- Uitvoeringsinstanties (ILT, Havenbedrijf Rotterdam, Maritieme politie) zien meer heil in meer toezicht op voorwasprocedures dan het instellen van een nationaal verbod.
- De Haven van Rotterdam heeft een belangrijke functie als overslagplaats voor chemicaliën;
- De Haven van Rotterdam signaleert, en maakt zich zorgen om, mogelijke knelpunten bij het verwerken van waswater aan land. De minister ontvangt op een later moment aanvullende informatie over deze knelpunten in de verwerkingscapaciteit.
- Nederlandse reders zijn actief in de chemicaliën tankvaart, de sector is kritisch op nationale restricties
- Door milieu-organisaties in NL wordt regelmatig opgeroepen tot het verbieden van lozingen van ladingresiduen in zee.
- In EU kader heeft NL zich toegelegd op de EU Zero Pollution Strategy en wordt er toegewerkt naar een goede milieutoestand van de zee middels de EU Kaderrichtlijn Marien.

## Toelichting

### *Internationale wetgeving*

De milieuwetgeving waar zeeschepen zich aan moeten houden wordt voorgeschreven in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL). Voor het lozen van ladingrestanten gelden de volgende regels, uiteengezet in MARPOL Bijlage II:

- A. Het lozen van alle ladingrestanten, gevaarlijk of niet, is verboden in onze eigen territoriale wateren, binnen 12 zeemijl uit de kust.
- B. 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)
- C. Buiten de 12 zeemijl uit de kust is het lozen van minder gevaarlijke stoffen voor het mariene milieu en de mens (de zogenaamde categorie Y en Z stoffen) ook niet zondermeer toegestaan. Echter, onder strikte voorwaarden, mag waswater met een beperkte hoeveelheid ladingrestanten uit deze categorie, die na het lossen achterblijft in de tanks, wel buiten de 12 zeemijl zone worden geloosd.
- D. Buiten de 12 zeemijl uit de kust mogen wel stoffen geloosd worden, die in het geheel geen gevaar opleveren voor het mariene milieu

### *Rechtszaak*

Zeezwaaien houdt in dat een schip vertrekt uit de haven na het lossen van chemische lading om in de Exclusieve Economische Zone (buiten de 12 zeemijl zone) kleine hoeveelheden ladingrestanten uit de tank te wassen, en het waswater in zee te lozen, om vervolgens weer terug te keren naar de haven.

In 2010 heeft in Nederland een rechtszaak plaatsgevonden over de interpretatie van MARPOL Annex II in relatie tot zeezwaaien. Hierin is door de rechter

bevonden dat zeezwaaien toegestaan is op basis van de MARPOL wetgeving. Deze uitspraak is in 2015 door de Hoge Raad bevestigd.

#### *Duitse aanpak*

Duitsland is het enige land dat nationaal strengere regels handhaaft voor het lozen van chemische ladingresiduen dan is voorgeschreven in de internationale wetgeving. Duitsland staat het zgn. zeezwaaien niet toe, en staat alleen toe dat schepen onderweg naar een volgende haven (al varende op de geplande route en buiten de 12NM zone) waswater lozen. Duitsland heeft dit in de eigen nationale wetgeving verankerd. Dit is dus een uitzondering op de mondiaal geldende wetgeving. Dit betekent dat de Duitse instanties alleen kunnen handhaven als ná een verdenking van zeezwaaien het desbetreffende schip een Duitse haven bezoekt.

**Datum**

17 juni 2024

**Onze referentie**

IenW/BSK-2024/156060

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afdeling Zeevaart

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

2

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
2	Kamerbrief	
3	Kennisnotitie RIVM	Betreft kennisnotitie van RIVM met mogelijke milieueffecten ladingresiduen van schepen