

29 684 Waddenzeebeleid
31 409 Zee- en binnenvaart
Nr. 200 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2020

Tijdens het AO Maritiem van 28 november (eerste termijn) (Kamerstuk 29 684, nr. 199) en 3 december 2019 (tweede termijn) heb ik uw Kamer toegezegd terug te zullen komen op enkele specifieke vragen naar aanleiding van de ramp met MSC Zoe. Die vragen betreffen de mogelijkheden om de zuidelijke vaarroute af te sluiten, het verschil tussen de noordelijke en de zuidelijke route in stikstofdepositie en de vraag welke stoffen onder gevaarlijke goederen vallen.

Vervolgens heeft uw Kamer op 17 december 2019 een gewijzigde motie aangenomen (Kamerstuk 31 409, nr. 269) die de regering verzoekt om te bezien of, en zo ja hoe, zij bij wijze van een noodmaatregel grote containerschepen met afmetingen vergelijkbaar met die van de MSC Zoe kan verbieden om de zuidelijke vaarroute boven de Waddeneilanden te bevaren tijdens een storm en om de mogelijkheden te onderzoeken om de zuidelijke vaarroute permanent af te sluiten voor grote containerschepen. Met deze brief kom ik bovengenoemde toezegging na en geef ik invulling aan genoemde motie.

Afsluiten zuidelijke Waddenroute

De zuidelijke Waddenroute ligt in Nederland en Duitsland deels binnen de territoriale zee en deels daarbuiten. Buiten de territoriale zee heeft een kuststaat zeer beperkte zelfstandige bevoegdheden. Binnen de territoriale zee geldt dat in artikel 17 van UNCLOS is vastgelegd dat schepen van alle staten, ongeacht of zij kuststaten zijn of niet, het recht genieten van onschuldige doorvaart. Vervolgens wordt in artikelen 18 en 19 het begrip van onschuldige doorvaart nader geduid. In artikel 24 is expliciet vastgelegd dat een kuststaat de onschuldige doorvaart van vreemde schepen door diens territoriale zee niet mag belemmeren.

In artikel 22 van UNCLOS is vastgelegd dat een kuststaat, indien nodig gezien de veiligheid van de scheepvaart, van vreemde schepen die het recht van onschuldige doorvaart uitoefenen, kan eisen dat deze de door de kuststaat voor de regeling van de doorvaart van schepen aangewezen of voorgeschreven scheepvaartroutes en verkeersscheidingsstelsels gebruiken. Dit kan echter alleen in de territoriale zee van de kuststaat, aangezien de kuststaat slechts daarover de bevoegdheid heeft om eenzijdig scheepvaartroutes en verkeersscheidingsstelsels aan te wijzen. Op

dit artikel kan in deze situatie geen beroep worden gedaan omdat de zuidelijke Waddenroute niet volledig binnen de territoriale zee van Nederland ligt. Het verbieden van onschuldige doorvaart in de zuidelijke Waddenroute betekent daarmee een schending van het recht daarop zoals is vastgelegd in artikelen 17 tot en met 19, en een overtreding van artikel 24 van UNCLOS. Een dergelijk verbod kan ik dus niet eenzijdig opleggen. Als Nederland binnen de territoriale zee scheepvaartroutes of daaraan verbonden voorwaarden wil veranderen, moet het daartoe een voorstel doen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in Londen. Op deze wijze kunnen alle lidstaten daarop reageren, alvorens hierover in IMO besloten wordt. Het voorstel moet samen met Duitsland worden ingebracht en het hele proces kan enkele jaren duren.

Genoemd artikel 24 UNCLOS bepaalt ook dat de kuststaat voldoende bekendheid dient te geven aan alle hem bekende gevaren voor de navigatie in zijn territoriale zee. Met de door de Kustwacht gepubliceerde waarschuwing, waarover ik uw Kamer op 31 oktober per brief¹ heb geïnformeerd, is er van deze bepaling van UNCLOS gebruik gemaakt om bij slecht weer het scheepvaartverkeer te waarschuwen. Dit is door de Kustwacht gedaan door enerzijds een permanente waarschuwing in de elektronische zeekaart op te nemen. Anderzijds heeft de Kustwacht in haar systemen een melding ingebouwd wanneer schepen van 300 meter en langer de splitsing tussen de noordelijke en zuidelijke Waddenroute naderen. Indien de golfhoogte meer dan 5 meter bedraagt (op basis van een actieve waarschuwing door het Hydro Meteo Centrum van Rijkswaterstaat) roept de Kustwacht alle schepen met een lengte van 300 meter en langer actief op en adviseert daarbij dringend om geen gebruik te maken van de zuidelijke Waddenroute. De Kustwacht constateert dat de gewaarschuwde scheepvaart zich aan het advies houdt.

Als het OVV-onderzoek aanleiding geeft tot het doen van een voorstel aan IMO tot aanpassing van de route, zal ik dat in overleg met Duitsland in gang zetten. Bij de onderbouwing van zo een voorstel is een analyse van de effecten van het voorstel nodig, zoals een onderbouwing vanuit het oogpunt van veiligheid. Het OVV-onderzoek zal dan daarvoor de basis zijn. In aanvulling daarop zullen ook de milieueffecten worden beschreven, zoals de effecten op stikstofdepositie en CO₂-uitstoot.

Stikstofdepositie

Het aandeel van de zeescheepvaart in de stikstofdepositie in Nederland bedraagt circa 2,9%. De verspreiding van de door de zeeschepen uitgestoten stikstofoxiden (NO_x) is afhankelijk van de windrichting. Vanwege de overheersende zuidwestenwind waait de NO_x van de scheepvaart grotendeels langs Nederland. Dit maakt dat de depositie van NO_x die door de zeescheepvaart worden uitgestoten relatief zeer klein is. Alleen in Zeeland, Noord-Holland en Zuid-Holland draagt de zeescheepvaart bovengemiddeld bij aan de stikstofdepositie, maar in die provincies is die bijdrage nooit hoger dan 10%². Het verschil in stikstofdepositie

¹ Kamerstuk 29 684, nr. 190

² Factsheet emissies en depositie van stikstof in Nederland (TNO, oktober 2019): <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=1b9e9847-cb38-444e-9a18-bccb565a37a8&title=Stikstofproblematiek%20-%20emissies%20en%20depositie%20van%20stikstof%20in%20Nederland%20-%20TNO.pdf>

tussen de noordelijke en zuidelijke Waddenroute lijkt daarmee voor Nederland minimaal, vooral vanwege de overheersende windrichting.

Er gelden voor de zeevaart speciale stikstofnormen in de Noordzee. In de IMO zijn NO_x normen vastgesteld voor nieuwe motoren die zijn geïnstalleerd op een schip gebouwd na 1 januari 2000. In 2012 zijn deze normen gemiddeld 20% strenger geworden. In 2016 heeft de IMO een aanvraag van de Noordzeelanden gehonoreerd om de Noordzee uit te roepen tot speciaal NO_x Emissiebeheergebied (NECA, Nitrogen Emission Control Area). Dit alles betekent dat schepen die nu gebouwd worden gemiddeld 20% minder NO_x mogen uitstoten, en nieuwe schepen vanaf 1 januari 2021 gemiddeld 80% minder NO_x mogen uitstoten in de Noordzee dan volgens de norm die tussen 2000 en 2011 gold. Dit geldt voor de gehele Noordzee en niet alleen voor de scheepvaartroutes boven de Wadden.

Plastic korrels

Tot slot informeer ik uw Kamer over de mogelijkheid om plastic korrels aan te merken als gevaarlijke stof. In een eerdere brief aan uw Kamer³ ben ik reeds op dit onderwerp ingegaan. Voor de indeling van een stof als een gevaarlijke stof gelden in internationaal verband de indelingscriteria op basis van het GHS systeem (Globally Harmonised System of classification and labelling) van de VN. Op grond van deze indelingscriteria kunnen plastic korrels niet als gevaarlijke stof worden aangemerkt. Plastic korrels kunnen daarom niet worden opgenomen in de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-code), die moet worden toegepast bij het vervoer over zee van verpakte gevaarlijke stoffen, en waarin onder andere segregatie eisen en veiligheidsmaatregelen tijdens vervoer zijn opgenomen voor de verschillende klassen van gevaarlijke stoffen.

Dit neemt niet weg dat plastic niet in het mariene milieu thuishoort. Ik heb dan ook actief meegewerkt aan het IMO actieplan marien plastic zwerfvuil van schepen om zoveel mogelijk te voorkomen dat plastic van schepen in zee terecht komt. In het actieplan zijn niet alleen acties opgenomen die lozingen van plastic afval tegen gaan, maar ook acties over het rapporteren van verloren containers. Deze acties worden de komende tijd in IMO-verband nader uitgewerkt in concrete maatregelen. Verder is op 16 december jl. met betrokkenen gesproken over de aanpak van de plastic korrels die als gevolg van de ramp met de MSC Zoe op Schiermonnikoog zijn aangespoeld. Deze bijeenkomst ('bolletjestop') vond plaats in het gemeentehuis op Schiermonnikoog. Aanwezig waren de burgemeester van Schiermonnikoog, Natuurmonumenten, opruimexperts, een ecooloog en Rijkswaterstaat. Bij deze gelegenheid is afgesproken dat de plastic bolletjes van de MSC Zoe zo goed mogelijk worden opgeruimd, waarbij tegelijkertijd schade aan het kwetsbare kustecosysteem moet worden voorkomen. Inmiddels is door de verzekeraar van MSC, in samenspraak met

³ Kamerstuk 31 409, nr. 238

Natuurmonumenten, opdracht gegeven aan een gespecialiseerd opruimbedrijf om op verschillende locaties op Schiermonnikoog de plastic bolletjes op te ruimen.

Deze opruimwerkzaamheden, waarbij gebruik wordt gemaakt van aangepast materiaal (een kleinere zogenaamde 'klepelzuiger') starten deze week.

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