

AH 3213
2022Z09119

Antwoord van minister Harbers (Infrastructuur en Waterstaat)
(ontvangen 21 juni 2022)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021-2022, nr. 2945

Vraag 1

Bent u bekend met de verschillende manieren, naast de uitstoot van broeikasgassen, waarop de (internationale) scheepvaart de oceaan en de atmosfeer vervuult?

Antwoord vraag 1

Ja. Ik zet me daarom in voor een emissieloze scheepvaart. In de brief van mijn voorganger van 22 november 2021 wordt hierop ingegaan.

Vraag 2

Bent u bekend met het vervuilende gebruik van (open loop) (1) scrubbers ook wel gaswassers genaamd?

Antwoord vraag 2

Ja. Het merendeel van de in omloop zijnde scrubbers lozen waswater, dit zijn zgn. open loop scrubbers. Ik maak mij echter zorgen over de toename van installaties van dit type scrubbers op zeeschepen en het mogelijk onvoorzien negatief effect op het mariene milieu. Dit is waarom Nederland met EU landen in 2019 heeft ingezet op en nog steeds actief bijdraagt aan de evaluatie van de huidige IMO richtlijnen¹ voor lozingen van scrubbers. Hiervoor betrek ik de expertise van het RIVM en laat ik onderzoek uitvoeren². De IMO evaluatie moet handvatten geven of en waar lozingen voor scrubbers aangescherpt of verboden kunnen worden.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de inzet van scrubbers tot doel heeft om de zwavel die in de brandstof zit (en niet meer uitgestoten mag worden naar de atmosfeer) in zee te lozen? Zo nee, wat is dan het doel?

Antwoord vraag 3

Nee. Het merendeel (ongeveer 80%) van de in omloop zijnde scrubbers, lozen waswater. Het doel van dit type scrubber is de schadelijke effecten van zwaveluitstoot te beperken. De zwavel (SOx) reageert in de rookkolom met

¹ Resolution MEPC.340(77), 2021 Guidelines For Exhaust Gas Cleaning Systems (<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.340%2877%29.pdf>)

² Zie ook het RIVM onderzoek 'Environmental risks of scrubber discharges for seawater and sediment. Preliminary risk assessment for metals and polycyclic aromatic hydrocarbons', website: <https://www.rivm.nl/publicaties/environmental-risks-of-scrubber-discharges-for-seawater-and-sediment>

het ingespoten zeewater, wat resulteert in de stoffen zwaveligzuur (H_2SO_3) en zwavelzuur (H_2SO_4). Deze stoffen hebben een verzurend effect. Om, onder andere, de verzurende effecten te beperken, zijn in IMO afspraken gemaakt over de behandeling van het waswater. Het zogenaamde 'sludge' dat na bewerking van het waswater overblijft is afval. Sludge mag niet geloosd worden en moet aan wal worden afgegeven. Het behandelde waswater mag vervolgens geloosd worden. De afspraken zijn vastgelegd in de eerder genoemde IMO richtlijnen. Hier wordt op gehandhaafd (zie beantwoording vraag 15).

Vraag 4

Vind u het verplaatsen van vervuiling van de lucht naar de zee een goede aanpak voor een milieuprobleem?

Antwoord vraag 4

De inzet van het kabinet is gericht op het terugdringen van vervuiling van lucht én zee.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat, vanwege de aanscherping van de zwavelemissienorm[2], de eigenaren van grote schepen eigenlijk twee keuzes hebben, namelijk overstappen op (70-100% duurdere)[3] brandstoffen met lage zwavelgehalten[4] of het installeren van een dure[5] scrubber waarmee de zwavel gedumpt kan worden in de zee?

Antwoord vraag 5

Niet alle schepen hebben de ruimte om een scrubberinstallatie te installeren. Het deel van de schepen die hierin wel een keuze kunnen maken moeten overstappen op laagzwavelige brandstoffen, tenzij gebruik gemaakt kan worden van scrubbers. Er bestaan verschillende type scrubbers. Niet alle type scrubbers lozen het waswater in zee.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat er massaal gekozen wordt voor scrubbers (van 243 scrubbers in 2015 naar 4300 in 2020)?[6]

Antwoord vraag 6

Ik ben bekend met de genoemde berichtgeving.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat er de afgelopen jaren 12 miljard euro is geïnvesteerd in het installeren van scrubbers, een technologie die weinig anders doet dan het lozen in zee van zwavel, PAK's, nitraten, nitrieten, fijnstof en zware metalen zoals nikkel, lood, koper en kwik?[7] [8]

Antwoord vraag 7

Ik ben bekend met toename van investeringen in het installeren van scrubbers. In de beantwoording van vraag 3 ga ik in op de werking van scrubbers.

Vraag 8

Kunt u bevestigen dat zware metalen niet biologisch afbreekbaar zijn en zich daarom ophopen in het milieu? Deelt u de mening dat de vervuiling dus naar nul moet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 8

Bij het verbrandingsproces in een reguliere scheepsmotor met reguliere scheepbrandstoffen komen schadelijke stoffen vrij, die uiteindelijk in het (mariene) milieu belanden, ook wanneer niet gebruik gemaakt wordt van scrubbers. Mijn inzet is een emissieloze scheepvaart. Hiervoor is een transitie naar duurzame brandstoffen en technieken nodig. In de brief van mijn voorganger van 22 november 2021³ wordt hierop ingegaan.

In IMO verband worden afspraken gemaakt over scrubberlozingen, in vraag 2 en 14 beschrijf ik mijn aanpak.

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat de lozingen volgens wetenschappelijke studie 'severe toxic effects' hebben en worden geduid als een heksenketel van ongewenste giftige stoffen?[9]

Antwoord vraag 9

Ik ben op de hoogte van de genoemde wetenschappelijke studie. In deze studie is het waswater tot 2500 keer verdund, waarna de effecten van het verdunde waswater zijn gemeten. Zoals het RIVM-rapport⁴ laat zien, is de verdunning van direct geloosd waswater in de Rotterdamse haven, in de vaargeul van de Noordzee, en in de Saba Bank minstens 10.000 keer hoger. Hierdoor zijn er in deze gebieden geen effecten op de onderzochte soort te verwachten.

Vraag 10

Kunt u aangeven hoe het kan dat het RIVM dan tot de conclusie komt dat niet verwacht wordt dat er onacceptabele effecten op het ecosysteem zullen zijn? [10]

Antwoord vraag 10

³ Kamerstuk 32 813, nr. 934

⁴ Zie ook het RIVM onderzoek 'Environmental risks of scrubber discharges for seawater and sediment. Preliminary risk assessment for metals and polycyclic aromatic hydrocarbons', website: <https://www.rivm.nl/publicaties/environmental-risks-of-scrubber-discharges-for-seawater-and-sediment>

Het RIVM heeft deze conclusie niet getrokken. Het RIVM heeft geconstateerd dat er als gevolg van lozingen door scrubbers naar verwachting geen overschrijding van de huidige waterkwaliteitsnormen zal plaatsvinden in de Rotterdamse haven.

Vraag 11

Waarom heeft het RIVM de reeds aanwezige vervuiling niet meegenomen in haar onderzoek?

Antwoord vraag 11

Het RIVM heeft op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de impact van lozingen van scrubber waswater op de milieukwaliteit. Daarbij is gekeken of scrubberemissies zelf zullen leiden tot overschrijding van de huidige waterkwaliteitsnormen voor de stoffen die via waswater worden geëmitteerd. Dit onderzoek is gedaan voor de Rotterdamse haven, de vaargeul van de Noordzee en een als kwetsbaar aangeduid zeegebied nabij Saba.

Vraag 12

Welke mate van verdunning heeft het RIVM gebruikt voor het bestuderen van de toxische effecten op waterorganismen?

Antwoord vraag 12

Het RIVM heeft toxische effecten op waterorganismen niet bestudeerd. Er is gekeken naar normoverschrijding door stoffen in waswater na emissie. De milieukwaliteitsnormen zelf hebben als doel het beschermen van de waterkwaliteit en waterorganismen.

Vraag 13

Kunt u ook bevestigen dat wereldwijd cruiseschepen al voor 34%^[12] en binnenkort zelfs 50%^[13] zijn uitgerust met scrubbers? Deelt u de mening dat dit extra schadelijk is omdat cruiseschepen vaak komen op locaties met bijzondere en kwetsbare (onderwater)natuurwaardes?

Antwoord vraag 13

Ik ben bekend met de genoemde berichtgeving. In de beantwoording van vraag 2 en 14 beschrijf ik mijn aanpak.

Vraag 14

Wat was, aangaande het gebruik van scrubbers, de inzet begin april van Nederland bij de Subcommittee on Pollution Prevention and Response? Wat zal de inzet zijn bij de volgende bijeenkomst?

Antwoord vraag 14

Nederland heeft, tezamen met andere EU lidstaten, ingezet op evaluatie van de huidige richtlijnen voor lozingen van waswater en het samenstellen van

richtlijnen voor een geharmoniseerde risico- en impact analyse voor scrubber waswater. Hiervoor is gebruik gemaakt van de expertise van het RIVM. Het is mijn verwachting dat het IMO milieucomité volgend jaar een besluit zal nemen over de richtlijnen en eventuele volgende stappen, waaronder de ontwikkeling en eventuele aanscherping van internationale wet- en regelgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal inzetten op strenge en haalbare normen om het mariene milieu te beschermen, en de expertise van het RIVM hierbij betrekken.

Vraag 15

Kunt u bevestigen dat er binnen de International Maritime Organization (IMO) geen bindende afspraken zijn gemaakt over scrubbers? Kunt u bevestigen dat de normen uit de 2021 Guidelines For Exhaust Gas Cleaning Systems slechts aanbevelingen zijn? Klopt het dat er geen normen zijn opgenomen voor zware metalen?[14]

Antwoord vraag 15

In de genoemde 'guidelines' (richtlijnen) zijn lozingscriteria opgenomen. De richtlijn en lozingscriteria zijn opgenomen in de zogenoemde Europese 'Zwavelrichtlijn'⁵. Lozingseisen zijn opgenomen in Bijlage II bij de Zwavelrichtlijn. Deze Europese richtlijn is geïmplementeerd in nationale wetgeving zoals de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen. Op basis van deze wetgeving is lozing van scrubbers gereguleerd. De ILT handhaaft op naleving van deze normen.

Het klopt dat er geen specifieke normen zijn opgenomen voor zware metalen die bij het verbrandingsproces vrijkomen en mogelijk in het waswater belanden. Echter, om de uitstoot van zware metalen te beperken zijn er normen opgenomen voor de zogenaamde 'troebelheid' van het waswater alvorens het geloosd wordt. Door het waswater te behandelen, wordt de troebelheid verlaagd, en daarmee ook de hierin aanwezige zware metalen beperkt. Het zogenaamde 'sludge' dat na bewerking van het waswater overblijft mag niet geloosd worden en moet aan wal worden afgegeven.

Vraag 16

Waarom heeft Nederland nog niet, zoals vele andere landen[15], wettelijke beperkingen opgelegd aan het gebruik van (open loop) scrubbers?

Antwoord vraag 16

Op basis van het onafhankelijk advies van internationale mariene milieu-experts (GESAMP⁶) heeft Nederland heeft, net als vele andere landen, ingestemd met de eerder genoemde IMO lozingscriteria van waswater van scrubbers. De lozingscriteria zijn vervolgens opgenomen in wetgeving (zie beantwoording vraag 15) op basis waarvan lozingen van scrubbers zijn

⁵ RICHTLIJN EU 2016/802 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 11 mei 2016 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

⁶ Group of Experts on the Scientific Aspect of Marine Environmental Protection
<http://www.gesamp.org/>

toegestaan. Daarmee zijn wettelijke beperkingen aan het gebruik van (open loop) scrubbers opgelegd.

Het is mij bekend dat enkele individuele landen een lokaal lozingsverbod hebben ingesteld. In de beantwoording van vraag 2 en 14 ga ik in op mijn aanpak.

Vraag 17

Kunt u bevestigen dat zelfs in en nabij Particularly Sensitive Sea Area's (beschermde natuurgebieden) volop gebruik gemaakt wordt van scrubbers? Acht u dat wenselijk?

Antwoord vraag 17

Het is mij bekend dat in en nabij PSSA's gebruik gemaakt wordt van scrubbers. Daarom is het RIVM gevraagd om in het in de beantwoording van vraag 8 genoemde onderzoek de effecten van het lozen van waswater in lokale gebieden, waaronder de Saba bank als zijnde een PSSA, mee te nemen. Ik breng dit onderzoek internationaal onder de aandacht. In de beantwoording van vraag 2 en 14 ga ik in op mijn aanpak.

Vraag 18

Kunt u bevestigen dat Nederland, conform de Rijkswet instelling exclusieve economische zone, de rechtsmacht heeft ten aanzien van de bescherming en het behoud van het mariene milieu?

Antwoord vraag 18

Op basis van het VN-Zeerechtverdrag heeft Nederland rechtsmacht ten aanzien van de bescherming en het behoud van het mariene milieu in de exclusieve economische zone (EEZ). In mei 2005 is de Wet voorkoming verontreiniging door Schepen (WVVS) aangepast en van toepassing verklaard in de EEZ. In de Memorie van toelichting op de wetswijziging wordt ingegaan op het VN-Zeerechtverdrag en de bevoegdheden van havenstaat en kuststaat. Op grond van artikel 220 van het VN-Zeerechtverdrag kunnen kuststaten, onder voorwaarden, ook optreden met betrekking tot verboden lozingen in hun exclusieve economische zones en kunnen, eveneens onder voorwaarden, havenstaten op grond van artikel 218 optreden tegen verboden lozingen in zeegebieden buiten hun eigen rechtsmacht.

Vraag 19

Kunt u bevestigen dat Nederland het internationale recht op vrije doorvaart mag beperken in het geval er sprake is van 'wilful' of 'opzettelijke' vervuiling?[16] Deelt u de mening dat er hier sprake is van opzettelijke vervuiling? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 19

Nee. Hoewel Nederland het recht op vrije doorvaart mag beperken, is hier geen sprake van opzettelijke vervuiling omdat de lozing onder voorwaarden is toegestaan.

Vraag 20

Bent u bereid een verbod in te stellen op het gebruik van (open loop) scrubbers in de Nederlandse exclusieve economische zone? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 20

Nee. Het RIVM heeft in opdracht van het ministerie van I&W een eerste onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van scrubber-lozingen op de waterkwaliteit, waaronder ook die van de haven van Rotterdam. Conclusie van dit onderzoek is dat bestaande milieunormen niet worden overschreden door dit soort lozingen.

In de beantwoording van vraag 2 en 14 ga ik in op mijn aanpak.

Vraag 21

Bent u bereid binnen de Europeanen Unie en de IMO een verbod op het gebruik van (open loop) scrubbers te bepleiten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 21

In de beantwoording van vraag 2 en 14 ga ik in op mijn aanpak. Als uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de milieueffecten van het lozen van scrubbers onaanvaardbaar zijn, zal ik mij, tezamen met de andere EU lidstaten, in IMO verband inzetten op aanscherping van de wet- en regelgeving, waaronder mogelijke aanscherpingen op of verboden voor scrubber lozingen.

Vraag 22

Bent u bekend met illegale bilgewaterlozingen, waarbij wereldwijd en illegaal elk jaar grofweg 200,000 kubieke meter oliehoudend water geloosd wordt?
[17]

Antwoord vraag 22

Ik ben bekend met de berichtgeving.

Vraag 23

Klopt het dat het een veelvoorkomende praktijk is om water uit de bilgetank niet langs de oliewater scheider te pompen maar direct over te pompen naar de afvalwatertank (waarna het ongezuiverd de zee in gaat)?

Antwoord vraag 23

Ik ben bekend met de berichtgeving. Het is mij helder dat dergelijke praktijken een negatieve impact kunnen hebben op het mariene milieu, het is

daarom internationaal verboden om onbehandeld bilgewater in zee te lozen. Bij inspecties in het kader van Havenstaatcontrole worden deze installaties gecontroleerd op illegale verbindingen en wordt, indien nodig handhavend opgetreden.

Vraag 24

Is u het onderzoek van de Swedish Environmental Research Institute bekend dat aantoonde dat zelfs wanneer het bilgewater wél behandeld wordt het alsnog schadelijk is? Wat is uw reactie daarop?

Antwoord vraag 24

Ik ben bekend met het onderzoek. De internationale wetgeving schrijft voor dat bilgewater geloosd mag worden wanneer deze minder dan 15 parts per million olie. Hier is internationaal consensus over bereikt. De regelgeving omtrent bilgewater wordt internationaal voorgeschreven via de MARPOL wetgeving. Onbehandeld bilgewater mag niet in zee worden geloosd. Schepen groter dan 400 GT moeten zijn voorzien van apparatuur om het water te scheiden van de olie. Schepen groter dan 10.000 GT en schepen die varen binnen zogenoemde *special areas* moeten voldoen aan strengere eisen, waaronder een alarm en een automatische stop als het te lozen water te veel olie bevat.⁷ De Noordzee is een special area. De ILT houdt hier toezicht op.

Vraag 25

Hoe is het toezicht op de verwerking van bilgewater georganiseerd? Heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hier toezicht op gehouden? Herkent u deze praktijk?

Antwoord vraag 25

De ILT houdt toezicht op de verwerking van onder andere bilgewater. Bij Port State Control kan de aanwezigheid en de functionaliteit van de olie/waterscheider onderdeel uitmaken van de inspectie. En daarnaast het olielogboek, waarin de afvalstromen zijn beschreven.

Er is sprake van Europese monitoring met satellieten van 'vlekken op zee'. Die kunnen leiden tot meldingen aan de ILT of Maritieme Politie. Als de ILT kan handelen doet de ILT onderzoek. De ILT doet ongeveer 10 onderzoeken per jaar naar incidenten. De eventuele vervolging (PV) wordt uitgevoerd door de Maritieme Politie.

Vraag 26

Is u bekend dat Finland een (gedeeltelijk) verbod kent op het lozen van bilgewater omdat zij het verbiedt dat schepen überhaupt oliehoudend water lozen?

Antwoord vraag 26.

⁷ Het te lozen water mag niet meer dan 15 parts per million (ppm) olie bevatten

Ja

Vraag 27

Bent u bereid om het lozen van bilgewater voor de commerciële scheepvaart in de Nederlandse wateren te verbieden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 27

Nee. De Noordzee is aangemerkt als ‘special area’ waar strengere lozingsvoorwaarden gelden, zie ook het antwoord op vraag 24. Daarnaast zet ik me in IMO verband in om bilgewater apparatuur te verbeteren door het steunen van een voorstel om de richtlijn met apparatuur specificaties aan te scherpen. Tevens werk ik in Europees verband aan het evalueren van de EU richtlijn inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken⁸, met het oog op de eventuele aanscherping hiervan.

Vraag 28

Bent u bekend met zeezwaaien, de praktijk waarbij op open zee met zeewater restanten van de lading uit de tank worden gespoeld en geloosd in zee?

Antwoord vraag 28

Ja

Vraag 29

Kunt u aangeven welke aanscherpingen er (nationaal en internationaal) zijn geweest sinds het voorjaar 2018? Hoe heeft u uitvoering gegeven aan de aangenomen motie Lacin, Kamerstuk 29862, nr. 54 om binnen de IMO te pleiten voor het minimaliseren van de lozingen van potentieel zeer zorgwekkende stoffen?

Antwoord vraag 29

Mijn reactie op de motie Lacin heeft u ontvangen in de Kamerbrief ‘Reactie op verzoek commissie over het artikel ‘Smerige praktijken van de scheepvaart’⁹ op 14 juni 2018. Sindsdien heeft Nederland nationale afspraken gemaakt over het voorwassen en afgeven van paraffine waswater om te voorkomen dat dit middels ‘zeezwaaien’ in het mariene milieu terecht komt. Sinds het ingaan van deze afspraken wordt er bijna geen paraffine meer aangetroffen op Nederlandse stranden. Op initiatief van, onder andere, Nederland zijn in de IMO hierover afspraken gemaakt en is in 2021 nieuwe internationale regelgeving in werking getreden. Alle schepen die hun lading hebben gelost in een Europese haven tussen Gibraltar en Noord-Noorwegen moeten vanaf 1 januari 2021 het waswater met persistente stollende ladingrestanten afgeven aan de wal. Nederland gaat vanuit haar nationale afspraken verder dan de internationale afspraken, door na afgifte de tanks te

⁸ Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken

⁹ Kamerstuk 31409, nr 192

wassen met een aangescherpte wasprocedure. Door deze wasprocedure worden de tanks beter schoongemaakt en daarmee belanden nog minder ladingrestanten in zee. Ik heb deze wasprocedure in EU en IMO verband onder de aandacht gebracht en zal voorstellen om deze onder te brengen in de internationale MARPOL wetgeving.

Vraag 30

Kunt u aangeven of er nog (MARPOL Annex II) categorie Y en Z stoffen geloosd worden in Nederlandse wateren (in de Exclusieve Economische Zone)?

Antwoord vraag 30

Categorie Y en Z stoffen mogen onder voorwaarden worden geloosd. Voor sommige Y stoffen moet een voorwas uitgevoerd worden voordat het schip naar zee vertrekt. De ILT of Havenbedrijf Rotterdam is hier steekproefsgewijs bij aanwezig. Soms wordt aanvullend op zee een commerciële wassing uitgevoerd. Lozing van dit waswater is legaal.

Vraag 31

Hoe lang blijft u wachten met het invoeren van een verbod op varende ontgassen, de praktijk waarbij kankerverwekkende gassen worden geloosd uit het scheepsruim? Is het nog altijd de verwachting dat België en Frankrijk medio 2022 het CDNI verdrag geratificeerd hebben?

Antwoord vraag 31

Op dit vlak is er goed nieuws te melden. Onlangs heeft het ministerie vernomen dat het Waalse parlement zijn goedkeuring heeft gegeven aan de verdragswijziging die het verbod op varende ontgassen regelt. België kan hiermee de ratificatieprocedure gaan afronden. Frankrijk verwacht nog steeds medio 2022 te ratificeren.

Vraag 32

Bent u echt van mening dat we ook nog moeten wachten tot ook Zwitserland ratificeert?

Ja, omdat het CDNI verdrag geen ruimte biedt aan verdragsstaten voor een voorlopige toepassing van de verdragswijziging. In het CDNI verdrag is bepaald dat een verdragswijziging, zoals het afgesproken verbod op varende ontgassen, in werking treedt zes maanden nadat de laatste verdragsstaat de verdragswijziging heeft geratificeerd. Het verdragenrecht staat het niet toe dat een individuele verdragsstaat op hetzelfde onderwerp alsnog eigen regels opstelt.

Zwitserland verwacht nog steeds eind 2023 te ratificeren. Het ministerie blijft druk uitoefenen op Zwitserland om vaart te maken met de ratificatie. Onlangs heeft de Zwitserse bondspresident een bezoek gebracht aan Nederland. De staatssecretaris heeft tijdens dit bezoek wederom aandacht gevraagd voor de

Nederlandse situatie omtrent het ontgassen en het verzoek gedaan om de ratificatie spoedig af te ronden. Zwitserland heeft aangegeven de situatie te begrijpen en zich hiervoor hard te maken.

Vraag 33

Kent u het advies van de advocaat-generaal bij het Europees Hof van Justitie over de mogelijkheid voor burgers om schadeclaims in te dienen als de overheid onvoldoende bescherming heeft geboden tegen de schadelijke effecten van luchtvervuiling?[18] Zou dat ook van toepassing kunnen zijn op de gezondheidsschade die veroorzaakt is door het toestaan van varend ontgassen?

Antwoord vraag 33

Het advies is uitgebracht in het kader van een verzoek om een prejudiciële beslissing van de Franse rechter. Het is de vraag of het Hof van Justitie meegaat met dit advies. Het is daarom nog te vroeg om een antwoord te geven op de vraag of burgers de mogelijkheid hebben om een schadeclaim in te dienen in het kader van Richtlijn 2008/50, zeker in het specifieke geval van het ontgassen van binnenvaartschepen.

Vraag 34

Bent u bereid op de kortst mogelijke termijn een nationaal verbod op varend ontgassen in te stellen? Zo nee, hoe lang wilt u deze schadelijke praktijk laten voortbestaan? Wanneer is uw geduld op?

Antwoord vraag 34

Het liefst verbieden we het varend ontgassen nu al. Nederland is echter gebonden aan internationale afspraken, zoals het CDNI-verdrag. Zie hierbij ook mijn antwoord op vraag 32. Tot de inwerkingtreding van het verbod reguleert de Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (het ADN) onder welke voorwaarden een ontgassing kan plaatsvinden. Het ontgassen van benzine is op grond van een Europese richtlijn reeds verboden. Ik heb begrip voor de wens om het varend ontgassen eerder te stoppen. Ik ga dan ook binnenkort in gesprek met verladers om ze te wijzen op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid om het ontgassen in aanloop naar de eerste fase van het verbod al drastisch te verminderen en na te gaan wat zij daarvoor nodig hebben.

Vraag 35

Bent u bekend met de praktijk waarbij giftige afvalstoffen worden weggemengd in stookolie zoals de ILT aankaartte in 2018?[19]

Antwoord vraag 35

Ja

Vraag 36

Kunt u aangeven of de ILT hier de afgelopen jaren op heeft gehandhaafd?
Wat waren de conclusies?

Antwoord vraag 36

Ten aanzien van vermoedens van praktijken waarbij afvalstoffen bijgemengd worden in scheepsbrandstoffen biedt de regelgeving goede mogelijkheden voor toezicht. Als stof niet onder de REACH-verordening is geregistreerd met als geïdentificeerd gebruik 'brandstof voor professionele toepassing' mag deze niet worden bijgemengd. Wanneer aan het licht komt dat dit toch gebeurt, treedt de ILT handhavend op. Dit is tot op heden niet gebeurd. De ILT heeft gedurende een periode van een jaar diverse bestuurlijke gesprekken gevoerd binnen de sector om deze te bewegen een betere kwaliteit brandstoffen te realiseren.¹⁰ Dit heeft geresulteerd in de 'REACH Guidance' en 'Richtlijn productacceptatie' waarin regels werden opgenomen voor het aannemen van producten waarvan stookolie werd gemaakt. Hierdoor ontstaan producten waarin alleen nog stoffen worden gebruikt die geschikt zijn voor stookolie voor zeeschepen.

Vraag 37

Wat is de afgelopen jaren binnen de IMO uw inzet geweest om al deze vormen van vervuiling zo veel mogelijk terug te dringen? Heeft u ook beslissingen genomen die hebben bijgedragen aan een toename van de vervuiling of nieuwe vormen daarvan?

38. Wat is de afgelopen jaren binnen de EU uw inzet geweest om deze vormen van vervuiling zo veel mogelijk terug te dringen? Heeft u ook beslissingen genomen die hebben bijgedragen aan een toename van de vervuiling of nieuwe vormen daarvan?

Antwoord vraag 37 en 38

De instelling van de zogenaamde 'emissiebeheersgebieden' (waaronder in de Noordzee) en de aanscherping van de wereldwijde zwavelnorm voor scheepsbrandstoffen per 1 januari 2020 heeft geleid tot de inzet van relatief schonere brandstoffen in de zeescheepvaart. Het kabinet zet zich zowel in EU- als IMO-verband in op de transitie naar duurzamere brandstoffen dan de traditionele fossiele brandstoffen (waaronder stookolie). De Kamer is hierover op 22 november 2021 geïnformeerd in de brief over de kabinetsaanpak Klimaatbeleid Zeevaart¹¹. Het is mijn verwachting dat transitie naar duurzamer brandstoffen zal leiden tot een schonere scheepvaart. Nederland heeft voorts in internationaal verband bijgedragen aan de totstandkoming van een IMO richtlijn voor bunkerlicentiesystemen¹². Deze richtlijn is gebaseerd op het bunkerlicentiesysteem dat op 1 januari 2021 in de

¹⁰ Brandstofbranche komt met richtlijnen voor schonere brandstof, <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2020/10/15/brandstofbranche-komt-met-richtlijnen-voor-schonere-brandstof>

¹¹ Kamerstuk 32 813, nr. 934

¹² Guidance For Best Practice For Member State/Coastal State, MEPC.1-Circ.884-Rev.1

haven van Rotterdam van kracht is geworden. Een bunkerlicentiesysteem versterkt de borging van de kwaliteit van scheepsbrandstoffen.

In zowel CCR, EU- als IMO-kader worden beslissingen genomen die compromissen zijn, waarvoor het benodigde gezamenlijk draagvlak is gevonden. Bij besluitvorming over de internationale scheepvaart en het brandstof- en afvalbeleid geldt dat Nederland inzet op ambitieuze wet- en regelgeving om de internationale scheepvaart schoner te maken en verder te verduurzamen.

[1] Inclusief hybride scrubbers

[2] 0,5% zwavel wereldwijd en 0,1% in emissiecontrolegebieden

[3] RIVM, 2021, Environmental risks of scrubber discharges for seawater and sediment (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2021-0048.pdf>)

[4] Ultra-low Sulphur Fuel Oil (ULSFO) of Very-low Sulphur Fuel Oil (VLSFO)

[5] Afhankelijk van het schip – gemiddeld ruwweg 3 miljoen dollar per stuk.

[6] ICCT, april 2021, Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/scrubber-discharges-Apr2021.pdf>)

[7] ICCT, april 2021, Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/scrubber-discharges-Apr2021.pdf>)

[8] Independent, 25 oktober 2019, Thousands of ships fitted with 'cheat devices' to divert poisonous pollution into sea (<https://www.independent.co.uk/climate-change/news/shipping-pollution-sea-open-loop-scrubber-carbon-dioxide-environment-a9123181.html>)

[9] Researchgate, april 2021, Severe Toxic Effects on Pelagic Copepods from Maritime Exhaust Gas Scrubber Effluents (https://www.researchgate.net/publication/351035406_Severe_Toxic_Effects_on_Pelagic_Copepods_from_Maritime_Exhaust_Gas_Scrubber_Effluents)

[10] RIVM, 2021, Environmental risks of scrubber discharges for seawater and sediment (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2021-0048.pdf>)

[11] Follow the Money, 11 mei 2022, In Nederland mogen schepen giftig afval gewoon in de haven dumpen (<https://www.ftm.nl/artikelen/afval-uit-de-lucht-gaat-de-zee-in?share=AXsu4tiuPfQx0pRIId59G0y20eRYbhTPDPPzwZKx9YwklBalaNKQSiFVG%2FXp6Cw%3D%3D>)

[12] ICCT, april 2021, Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/scrubber-discharges-Apr2021.pdf>)

[13] Independent, 25 oktober 2019, Thousands of ships fitted with 'cheat devices' to divert poisonous pollution into sea (<https://www.independent.co.uk/climate-change/news/shipping-pollution-sea-open-loop-scrubber-carbon-dioxide-environment-a9123181.html>)

[14] RESOLUTION MEPC.340(77), 2021 GUIDELINES FOR EXHAUST GAS CLEANING (SYSTEMS <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.340%2877%29.pdf>)

[15] O.a. België, Duitsland, Frankrijk en Portugal

[16] United Nations Convention on the Law of the Sea, Artikel 19 lid 2 sub h

[17] DW, 22 maart 2022, Exclusive: Cargo ships dumping oil into the sea go unpunished (<https://www.dw.com/en/exclusive-cargo-ships-dumping-oil-into-the-sea-go-unpunished/a-61201989#:~:text=Cargo%20ships%20continue%20to%20pollute,devastating%20effects%20on%20the%20ocean>)

[18] Eur-Lex, Opinion of Advocate General Kokott delivered on 5 May 2022. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62021CC0061>)

[19] ILT, 9 juli 2018, Onderzoeken van de ILT: Stookolie voor zeeschepen en Autobrandstoffen voor West-Afrika. (<https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2018/07/04/onderzoeken-van-de-ilt-stookolie-voor-zeeschepen-en-autobrandstoffen-voor-west-afrika>)