

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2072

Vragen van het lid **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Machtige lobby houdt scheepvaart milieuvervuilend»* (ingezonden 8 februari 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1677.

Vraag 1

Kent u het bericht «Machtige lobby houdt scheepvaart milieuvervuilend»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u zich in de stellingname dat verduurzamen niet hoog op het prioriteitenlijstje van veel rederijen staat en dat deze sector niet wil veranderen en een uitermate sterk lobby-apparaat heeft? Zo nee, wat is uw algemene beeld over deze sector als het gaat om verduurzaming?

Antwoord 2

De zeevaart is mondiaal een van de meest gereguleerde sectoren, zowel voor milieu-eisen als voor veiligheids- en bemanningseisen. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is het VN-gremium voor scheepvaartregelgeving. Er zijn 171 landen lid. Ieder land heeft één stem en er worden gezamenlijk besluiten genomen. Al deze landen hebben verschillende kuststaat, havenstaat of vlaggenstaat belangen, en het komen tot een gezamenlijk besluit kan soms lastig zijn of tijd kosten. Toch heeft IMO de laatste jaren laten zien dat er vergaande milieuafspraken kunnen worden gemaakt, waarvoor IMO terecht wordt geprezen. Voorbeelden hiervan zijn het Hong Kong verdrag over het slopen van schepen, de strengere eisen in het MARPOL verdrag voor schone brandstof en schone motoren, en recent de Polar Code, waarin milieu- en veiligheidseisen zijn gesteld voor zeevaart in polaire gebieden.

¹ RTLZ.nl, 29 januari 2016 (<http://www.rtlz.nl/algemeen/economie/machtige-lobby-houdt-scheepvaart-milieuvervuilend>)

Vraag 3

Welke maatregelen worden door de Nederlands overheid en de Nederlandse havens genomen om de overgang van vervuulende bunkerolie naar het veel milieuvriendelijkere LNG (liquefied natural gas) te bevorderen? Welke aanvullende maatregelen bent u voornemens nog te treffen?

Antwoord 3

Nederland streeft, via IMO, naar regelgeving om de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. In IMO-verband heeft mijn ministerie bijgedragen aan strengere uitstootnormen in daartoe aangewezen emissie-beheersgebieden, het betreft hier bijvoorbeeld normen voor de uitstoot van stikstof en zwavel. Ik ondersteun het gebruik van LNG als een van de manieren om aan deze strengere regelgeving te kunnen voldoen. Mijn ministerie heeft voorts in IMO bijgedragen aan het regelgevend kader om varen op LNG mogelijk te maken en draagt in Europees verband bij aan een dekkende infrastructuur van LNG bunkerstations langs het TEN-T kernnetwerk, een netwerk dat zorgt voor een betere spoor-, binnenvaart- en zee-infrastructuur. In mijn brief van 16 oktober 2015 ben ik hier op ingegaan (TK 31 409, nr. 92).

In het European Sustainability Shipping Forum draagt Nederland bij aan het wegnemen van belemmeringen van LNG voor bestaande en nieuwe schepen. Nationaal ondersteunt IenM het nationaal LNG-platform, voortkomend uit de «green deal LNG: Rijn en Wadden». Ook havens kunnen bijdragen aan de bevordering van het gebruik van LNG. Het havenbedrijf Rotterdam doet dit bijvoorbeeld door specifieke LNG-tankers met een zogenaamde «green award» 6% korting te geven op de havengelden. Schepen die door gebruik van LNG hoog scoren op de Environmental Ship Index (ESI) krijgen in de Rotterdamse haven een korting van 10%.

Vraag 4

Zijn er landen die meer verplichtende maatregelen treffen om de overgang naar LNG te bespoedigen? Bent u bekend met de effecten van die maatregelen?

Antwoord 4

Nederland werkt in internationaal verband samen aan doelvoorschriften om de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Een voorbeeld is de normering van zwaveluitstoot in de Noordzee, wat de overgang van LNG kan bespoedigen. Ook kunnen relatief schone mariene dieselolie en zogenaamde «scrubbers» gebruikt worden. In IMO-verband wordt momenteel onderzocht wat de effecten zijn van een aanstaande mondiale zwavelnorm in 2020 of 2025. Een mondiale zwavelnorm kan leiden tot een toename van gebruik van LNG als brandstof. Mijn ministerie neemt deel aan de stuurgroep, die toeziet op het onderzoek. Eind dit jaar worden de resultaten bekend en in IMO-verband besproken.

Vraag 5

Is het waar dat de huidige Europese milieuregels omtrent de uitstoot van schadelijke stoffen (de Emission Control Area's) momenteel niet goed worden gehandhaafd? Waarom worden er nauwelijks boetes opgelegd? Op welke wijze kan de (Nederlandse) handhaving worden geïntensiveerd? Bent u hiertoe ook bereid?

Antwoord 5

Ik heb geen signalen dat de Europese milieuregels omtrent de uitstoot van schadelijke stoffen door schepen slecht worden gehandhaafd. De norm van 0.1% zwavel in scheepsbrandstof die gebruikt wordt binnen de Emission Control Area geldt vanaf 1 januari 2015. De ILT heeft vanaf 1 januari 2015 tot nu toe 305 zeeschepen gecontroleerd op naleving van deze norm. Vanwege overtreding van de brandstofregels heeft de ILT 11 schepen aangehouden. Met het Openbaar Ministerie maakt de ILT momenteel afspraken over een adequate inrichting van de strafrechtelijke handhaving. De Nederlandse handhaving wordt verder geïntensiveerd door de ontwikkeling van een risicogestuurde aanpak met nieuwe controlemethodes, de uitwisseling van controlegegevens en een adequate handhaving met boetes. De ILT werkt daarbij samen met inspecties van andere landen.

Vraag 6

Bent u bereid draagvlak te zoeken voor een Europees boetesysteem in het kader van de Europese milieuregels, waarmee een eerlijk speelveld wordt gecreëerd en waardoor Europese havens op eenzelfde wijze boetes uitdelen? Zo ja, kunt u de Kamer vóór 1 januari 2017 over de uitkomsten van uw inspanningen informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Om het toezicht op de nieuwe zwavelnorm te uniformeren heeft de Europese Commissie voorschriften gesteld voor het aantal controles en de wijze van monsterneming. Op basis van afspraken in de EU moet sinds 1 januari 2016 10% van de individuele schepen die een Nederlandse haven aandoen gecontroleerd worden op het zwavelgehalte in de scheepsbrandstof. Dit geldt ook voor andere landen in het gebied waarvoor de nieuwe zwavelnorm van kracht is. Nederland neemt samen met andere landen het voortouw om het toezicht en handhaving binnen EU lidstaten verder te uniformeren. Het is de vraag of er voldoende draagvlak is binnen de EU om tot een dwingend Europees boetesysteem te komen, in de wetenschap dat handhaving en sanctionering over het algemeen een aangelegenheid is van de lidstaten.

De diverse Europese rechtssystemen kennen immers grote verschillen in de mogelijkheden en beperkingen bij het opleggen van sancties ten aanzien van dit soort overtredingen. Vanwege deze belemmering zal ik mij eerst sterk maken voor internationale afstemming van de handhaving.

Vraag 7

Is er – na het niet opnemen van milieuregels over lucht- en scheepvaart in het Parijse klimaatakkoord – enig uitzicht op mondiale regels om de scheepvaart te verduurzamen? Zo ja, wanneer verwacht u dat hiertoe stappen gezet kunnen worden?

Antwoord 7

In 2011 heeft de IMO energie efficiëntie standaarden afgesproken, waardoor nieuwe schepen steeds energie efficiënter ontworpen zullen worden (tot 30% in 2025). Daarnaast worden in de IMO onderhandelingen gevoerd over een gefaseerde aanpak over maatregelen voor bestaande schepen:

1. Het monitoren van de CO₂ emissies en de efficiency van schepen;
2. Analyse van de verkregen data;
3. Besluitvorming over reductiemaatregelen.

De inzet is om nog dit jaar overeenstemming te bereiken over de eerste stap: een mondiaal datacollectiesysteem. Dit datacollectiesysteem maakt de weg vrij om ook in de scheepvaart (net als in de luchtvaart) concrete mondiale maatregelen te bespreken, waarmee het level playing field wordt gewaarborgd.