

Vergaderjaar 2017–2018

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid

Nr. 38

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2017

De Kamer heeft mij verzocht te reageren op de documentaire «Beerput Nederland» (Handelingen II 2017/18, nr. 30, Regeling van Werkzaamheden). De documentaire betrof een aantal milieunderwerpen, maar legde ook een relatie met de internationale scheepvaart.

Na vragen van de heer Van Helvert (CDA) hebt u mede namens de Staatssecretaris de reactie¹ ontvangen over de aanpak van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangaande «Brandstofzwendel scheepvaart erger dan de eiercrisis». In deze brief is ingegaan op de inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om nationaal en internationaal de kwaliteit van scheepbrandstoffen te verbeteren en te voorkomen dat afvalstoffen worden bijgemengd. Hierna ga ik in op de voor het AO Scheepvaart op 7 december relevante onderwerpen. Zoals door u verzocht zal voor het nog te plannen 30-leden debat de Staatssecretaris tijdig een brief sturen over de aspecten rondom de afvalverwerking.

Hoe zet de ILT haar capaciteit in?

De ILT heeft de opdracht om de per definitie schaarse capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten. Voor het bepalen van de inzet van de inspectie is een aantal factoren van belang: een weging van de risico's in haar taakveld, het handelingsperspectief van de inspectie en andere actoren, de bestaande (internationale) verplichtingen en de maatschappelijke context en actualiteit.

De grootste maatschappelijke risico's zijn in beeld gebracht met de ILT-brede risicoanalyse (IBRA 1.0). Deze risicoanalyse zal verder ontwikkeld worden om dit inzicht verder te verbeteren. Naar aanleiding van de resultaten die in de IBRA naar voren komen, wordt in 2018 een zestal programma's gestart op onderwerpen die een verhoogd risico voor maatschappelijke schade met zich meebrengen. Eén van deze

¹ Aangangsel Handelingen II 2017/18, nr. 620

programma's is het programma «uitstoot en/of lozing van gevaarlijke stoffen door scheepvaart». Deze programma's worden nader toegelicht in het Meerjarenplan ILT 2018–2022 (bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4). Vragen over de IBRA en de keuzes die de ILT maakt met betrekking tot de inzet van haar capaciteit zijn eerder beantwoord in de vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2018 (Kamerstuk 34 775 XII).

Aangaande betrokkenheid Havenbedrijf Rotterdam

In de documentaire «Beerput Nederland» is de suggestie gewekt dat de Rotterdamse haven het illegaal mengen van brandstoffen zou faciliteren. Het Havenbedrijf Rotterdam distantieert zich van deze suggestie. Het Havenbedrijf neemt onder meer een rol bij het borgen van de kwaliteit van te bunkeren brandstoffen en levert een bijdrage om het bunkerproces transparanter en efficiënter te maken. Daartoe is het Havenbedrijf onlangs een samenwerkingsverband aangegaan met vier organisaties die betrokken zijn bij het bunkeren van schepen in de Rotterdamse haven². Deze partijen betreffen de NOVE (Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche), de VNPI (Vereniging van Nederlandse Petroleum Industrie), de VOTOB (Vereniging van Nederlandse Tankopslagbedrijven) en de KVNR (Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders).

De haven van Rotterdam is vanwege haar strategische ligging de grootste bunkerhaven in Europa. Vanwege deze ligging vinden internationale stromen van scheepsbrandstoffen en componenten benodigd in de productie van scheepsbrandstoffen haar weg naar de haven. Daar waar dit op deze grote schaal gebeurt, kunnen misstanden optreden. Voor zover het Havenbedrijf dit merkt, zoekt zij uiteraard contact met de bevoegde handhavende instanties, zoals de ILT.

Hopend u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

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

² <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/rotterdam-bunker-port>