

Vergaderjaar 2019–2020

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 24

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 december 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 23 oktober 2019 over de ontwerpwijziging Scheepsafvalstoffenbesluit lozen sanitair afvalwater zeeschepen (Kamerstuk 25 868, nr. 23).

De vragen en opmerkingen zijn op 14 november 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 28 november 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier enkele opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de ontwerpwijziging en hebben hier geen verdere vragen/opmerking over.

CDA

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe zeeschepen in het verleden handelden met betrekking tot het lozen van huishoudelijk afvalwater, aangezien er voor die schepen geen vrijstelling was opgenomen van het verbod (art. 6.2, eerste lid Waterwet) om stoffen in een oppervlaktewaterlichaam te brengen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of over dit besluit vooroverleg met de maritieme sector is geweest nu afgezien wordt van internetconsultatie.

De leden van de CDA-fractie zien in het Meerjarenprogramma 2020–2024 «Schoon schip» van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dat men zich de komende jaren ten doel heeft gesteld om te bevorderen dat de afgifte van scheepsafval toeneemt, de uitstoot van verontreinigende gassen zal verminderen en dat handhaving op deze aspecten daarom als speerpunten in het handhavingsbeleid voor de zeevaart zijn genoemd. Graag vernemen deze leden of de wijziging van dit besluit daarbij een rol speelt, en zo ja welke.

D66

De leden van de D66-fractie vragen hoe deze wettelijke lozingsmogelijkheid zich tot andere landen met Noordzee- en Waddenhavens verhoudt. Zijn er Europese landen die geen lozingen toestaan in hun havens en zeegebied(en), zoals beschreven in het wijzigingsbesluit? Hoe verhoudt deze lozingsmogelijkheid zich tot de ambities van de Minister om de kwaliteit van het water in Nederland te verbeteren? Zijn er ook alternatieven om te voorkomen dat schepen hun sanitair afvalwater lozen in de havens en Nederlandse wateren?

GroenLinks

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de stukken dat met het besluit Scheepsafvalstoffen het milieu beter wordt beschermd dan het kabinet beoogt. Het is de bedoeling dat zeeschepen met minder dan 50 passagiers wél legaal hun ongezuiverd afvalwater mogen lozen. Deze leden kunnen zich niet vinden in het doel van deze wijziging. Immers, het voorkomen van vervuiling, zeker waar dit makkelijk mogelijk is, moeten we altijd doen. Hoe minder vervuiling hoe beter. De Minister geeft bij het besluit ook geen inhoudelijke overweging, anders dan dat het wel de bedoeling was om een uitzondering te maken, maar dat deze abusievelijk niet was gemaakt.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het voorstel in artikel 1.1.3. stelt dat je de vervuiling niet mag zien of ruiken. Deze leden zijn

benieuwd hoe en door wie dit zal worden gehandhaafd en wat dan het handelingsperspectief is voor schepen als deze vanwege dit besluit niet met vuilwatertanks worden uitgerust. En is zien en ruiken niet het kleinere euvel? Gaat het niet om de ecologische kwaliteit van het water? De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister aan de Kamer duidelijk wil maken hoeveel vervuiling kan worden voorkomen door deze uitzondering niet te maken. Deze leden zien graag dat er helemaal geen afvalwater meer wordt geloosd op het water en gaan er ook vanuit dat dat het einddoel is waar naartoe gewerkt moet worden. Helemaal niet vervuilen moet het nieuwe normaal worden. Dus moeten de regels telkens aanscherpt worden waar dat mogelijk is. Te beginnen bij de grote bronnen en de makkelijke oplossingen en vervolgens naar kleinere bronnen en moeilijkere oplossingen. Met een nieuw besluit meer vervuiling mogelijk maken, waar dat niet nodig is, strookt daar niet mee.

Reactie van de bewindspersoon

Ik heb op 14 november vragen en opmerkingen ontvangen van de Kamerfracties van het CDA, D66 en GroenLinks over de ontwerpwijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit aangaande het lozen van sanitair afvalwater door zeeschepen. Graag ga ik achtereenvolgend op deze vragen en opmerkingen in.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe zeeschepen in het verleden handelden met betrekking tot het lozen van huishoudelijk afvalwater.

Tot op heden kunnen zeeschepen die voldoende opslagcapaciteit aan boord hebben het huishoudelijk afvalwater aan boord houden tot zij het op zee legaal kunnen lozen. Die mogelijkheid blijft ook bestaan nadat de voorliggende wijziging in werking is getreden. Indien er onvoldoende opslagcapaciteit aan boord is kan het ook worden afgegeven aan een havenontvangstvoorziening.

De leden van de CDA-fractie vragen of er vooroverleg is geweest met de maritieme sector?

Er heeft inderdaad overleg plaats gevonden met de KVNR en de havenbedrijven over dit besluit. De havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam hebben in dit verband aangegeven met regelmaat vragen te ontvangen van schepen met een zuiveringsinstallatie aan boord over de (juridische) mogelijkheden om in de haven het behandelde afvalwater te mogen lozen.

Tenslotte vragen de leden van de CDA-fractie hoe de wijziging van het besluit een rol speelt in het Meerjarenprogramma 2020–2024 «Schoon schip» van de ILT.

Uitgangspunt van dit Meerjarenprogramma is het verminderen van emissies naar het oppervlaktewater en de lucht. Het toezicht op de zuivering van huishoudelijk afvalwater past hier inhoudelijk binnen, maar was niet de aanleiding voor de onderhavige wijziging. Die kwam voort uit de noodzaak om het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Scheepsafvalstoffenverdrag) correct te implementeren en zoals hiervoor aangegeven ook naar aanleiding van verzoeken van schepen. De ILT heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd op de onderhavige wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit en de conclusie was dat deze wijziging uitvoerbaar, handhaafbaar en niet fraudegevoelig is. Er worden nu afspraken gemaakt over de uitwerking van het toezicht hierop. Dit gebeurt binnen het programma Schoon Schip.

De leden van de D66-fractie vragen hoe deze wettelijke lozingsmogelijkheid zich verhoudt tot andere landen met Noordzee- en Waddenhavens.

In onze buurlanden bestaan voor zeeschepen al mogelijkheden om sanitair afvalwater in de zeehavens te lozen. Nederland sluit bij Vlaanderen aan door voor te schrijven dat alleen boordzuiveringsinstallaties gebruikt mogen worden die zijn goedgekeurd op basis van de meest recente normen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Duitsland lijkt ook lozingen van schepen toe te staan die hun afvalwater hebben behandeld met oudere zuiveringsinstallaties die nog mogen voldoen aan lagere effluentnormen. Daarnaast geldt dat er in Antwerpen een onderscheid is gemaakt tussen voor en achter de sluis. Aan de Schelde-kant van de sluis (waar het water steeds wordt ververst) mag het effluent geloosd worden, aan de (ingesloten) landkant niet. Het belangrijkste verschil ten opzichte van onze buurlanden is dat ik aanvullende voorschriften in een ministeriële regeling zal opnemen voor schepen die geschikt zijn voor meer dan 50 personen.

De leden van de D66-fractie vragen voorts hoe deze lozingsmogelijkheid zich verhoudt tot mijn ambities om de waterkwaliteit te verbeteren.

De lozingsmogelijkheid is gebonden aan het gebruik van een boordzuiveringsinstallatie, die aan de meeste recente normen van de International Maritime Organisation (IMO) dient te voldoen. Ik ga hier extra handhavingscapaciteit op inzetten, wat de naleving, ook ten opzichte van de huidige situatie, zal verbeteren. Hierdoor verwacht ik niet dat dit besluit nadelig zal uitpakken voor de waterkwaliteit. Op de vraag naar een alternatief voor het lozen in de havens en Nederlandse wateren, verwijs ik naar mijn reactie op de eerste vraag van de leden van de CDA-fractie.

De leden van de GroenLinks-fractie missen een inhoudelijke overweging voor het wijzigingsvoorstel, geven aan dat zij graag zien dat er helemaal geen afvalwater wordt geloosd en vragen hoeveel vervuiling kan worden voorkomen door deze lozingsmogelijkheid niet door te voeren.

De directe aanleiding voor het wijzigingsvoorstel is gelegen in de noodzaak om het Scheepsafvalstoffenverdrag correct te implementeren. Deze wijziging vloeit rechtstreeks voort uit een verdragsverplichting en moet op grond daarvan in de regelgeving worden opgenomen. Van de invoering kan daarom niet worden afgezien. Dit neemt niet weg dat ik wel waterkwaliteitsoverwegingen heb meegewogen in de uitwerking van deze internationale verplichting. Zo mogen alleen boordzuiveringsinstallaties gebruikt worden die zijn goedgekeurd op basis van de meest recente normen van de IMO. Omdat schepen die geschikt zijn voor meer dan 50 personen doorgaans veel sanitair afvalwater produceren zullen voor deze categorie schepen zwaardere voorschriften in een ministeriële regeling worden opgenomen. Ik ga daarnaast extra handhavingscapaciteit inzetten om toe te zien op de lozingsvoorwaarden. Hierdoor zal de naleving, naar verwachting, ook ten opzichte van de huidige situatie verbeteren. Met deze vormgeving geef ik op een verantwoorde wijze invulling aan de internationale verplichting en verwacht ik niet dat deze maatregel nadelig uitpakt voor de waterkwaliteit.

Tenslotte vragen de leden van de GroenLinks-fractie hoe gehandhaafd kan worden dat het oppervlaktewater niet zichtbaar of ruikbaar wordt verontreinigd als gevolg van lozingen van bedrijfsafvalwater uit keukens, eetruimten, wasruimten en bijkeukens.

Het is nu al een wettelijke eis dat lozingen niet zichtbaar of ruikbaar zijn. Indien bij een inspectie van een schip een spoor wordt gezien of geroken, wordt hiertegen opgetreden.