

AH 1260

2025Z00714

Antwoord van minister Madlener (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (ontvangen 10 februari 2025)

1. Bent u bekend met het artikel "Zeekoeten onder de paraffine aangespoeld aan de kust: "Zelf gaan ze het niet redden"? 1)

Ja.

2. Kunt u aangeven hoeveel zeekoeten en andere dieren er zijn overleden en hoeveel dieren er zijn opgevangen?

Vogelopvang De Wulp heeft in totaal 66 vogels opgevangen, waaronder 57 zeekoeten. Van de 66 dieren zijn er 7 overleden.

3. Kunt u bevestigen dat eenieder wettelijk verplicht is om een hulpbehoevend dier de nodige zorg te verlenen (artikel 2.1 lid 6 en lid 7 van de Wet dieren)?

Dat klopt.

4. Erkent u dat de betreffende dierenambulance en vogelopvang het in dit geval mogelijk hebben gemaakt dat aan deze zorgplicht is voldaan? Erkent u dat als deze organisaties vanwege financiële problemen hun werk niet meer zouden kunnen doen, het steeds lastiger of zelfs onmogelijk wordt om aan deze zorgplicht te voldoen?

De dierenambulance en wildopvang hebben een rol gepakt in het uitvoeren van de zorgplicht. Hier is het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (hierna: ministerie van LNV) deze organisaties dankbaar voor. Het ministerie van LNV is op de hoogte van de financiële problemen waar veel van deze organisaties mee kampen en zich ervan bewust dat dit gevolgen kan hebben voor de bijdrage die ze kunnen leveren aan het vervullen van de zorgplicht.

5. Bent u bereid om te inventariseren of de betreffende organisaties gecompenseerd kunnen worden voor het opvangen en verzorgen van deze dieren? Zo nee, waarom niet?

Er bestaat vanuit het Rijk geen compensatieregeling voor individuele reddingsacties van dierenambulances of wildopvangcentra. Wel is het ministerie van LNV met de organisaties in gesprek om knelpunten waar ze in brede zin tegenaanlopen te inventariseren en weg te nemen waar mogelijk. Hierdoor kan de sector als geheel hun

werk beter uitvoeren. Dit is volgens het ministerie van LNVN de meeste effectieve manier om bij te dragen aan het werk dat de organisaties doen.

6. Bent u bereid om te kijken of er structurele financiering vanuit de Rijksoverheid kan komen om wildopvangcentra en dierenambulances te ondersteunen bij het uitvoeren van de wettelijke zorgplicht? Zo nee, waarom niet?

De grote verschillen tussen wildopvangcentra vragen om maatwerk als het gaat om structurele financiële ondersteuning. Het ligt daarom meer voor de hand dat gemeenten en provincies hierin voorzien. Vanuit het Rijk ondersteunt het ministerie van LNVN de wildopvangsector op andere vlakken, bijvoorbeeld met de herziening van de beleidsregels zodat deze duidelijker en beter uitvoerbaar zijn, het uitzetten van onderzoek naar werkbare euthanasiemethoden binnen de wildopvang en het faciliteren van gesprekken met andere ministeries en partijen. Voor de dierenambulances onderzoekt het ministerie van LNVN daarnaast de mogelijkheden om een basisopleiding voor medewerkers te vergoeden. Hiermee wordt de kwaliteit van het werk van dierenambulances verhoogd, wat ook weer positief doorwerkt in de (kwaliteit van) aanmeldingen bij wildopvangcentra.

7. Kunt u zich herinneren dat in de beantwoording van eerdere vragen van de Partij voor de Dieren werd aangegeven dat “Sinds het ingaan van deze afspraken wordt er bijna geen paraffine meer aangetroffen op Nederlandse stranden.”? 2)

Ja.

8. Kunt u zich herinneren dat u aangaf dat: “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.”?

Ja.

9. Is het – nu blijkt dat paraffine nog altijd geloosd wordt en dieren daardoor overlijden - mogelijk om na te gaan of er schepen na het lossen van hun paraffine het waswater niet aan de wal hebben afgegeven (en dus op zee hebben geloosd)? Zo nee, waarom niet?

Na afgifte van waswater in de haven ontvangen schepen een afgiftebewijs waarmee ze kunnen aantonen dat het waswater is afgegeven. De ILT en havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam houden hier toezicht op. Er zijn geen aanwijzingen dat het waswater niet wordt afgegeven in de havens.

Rijkswaterstaat heeft na analyse aangegeven dat er geen aantoonbare aanwezigheid is van paraffine of andere plantaardig vetten op de genomen monsters van de veren van de zeekoeten.

10. Zijn de destijds gemaakte vrijwillige afspraken nog van toepassing of zijn deze vervangen door IMO-regelgeving (International Maritime Organization)? Ziet u ruimte deze regels aan te scherpen? Zo nee, waarom niet?

De vrijwillig gemaakte afspraken zijn nog steeds van toepassing. Dit betekent dat Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Rotterdam de uitvoering van een strengere Nederlandse voorwasprocedure in de haven van Rotterdam voor schepen die paraffinelading in Rotterdam lossen vergoeden. De intentie is dat dit in stand blijft totdat deze voorwasprocedure in de internationale (IMO) wetgeving wordt opgenomen voor persistent stollende ladingresiduen. De verwachting is dat de IMO hier in 2026 een definitief besluit over neemt.

11. Klopt het bijvoorbeeld dat alleen een 'voorwas' vereist is? Is er een inschatting hoeveel kilo er jaarlijks ondanks de voorwasprocedure achterblijft en later alsnog geloosd mag worden?

Na het lossen van persistent stollende lading is het verplicht om de ladingtank te wassen (voorwas), en om het waswater af te geven aan wal. Er is geen jaarlijkse inschatting bekend van hoe veel kilo er ondanks de voorwasprocedure achterblijft, maar de internationale wetgeving in Bijlage II van Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (vanaf nu: MARPOL) schrijft voor dat er na het lossen van de lading maximaal 75 liter in de tank zou moeten overblijven. Hierna wordt de verplichte voorwasprocedure uitgevoerd wat zou moeten leiden tot een restant lager dan 75 liter.

12. Is het op dit moment mogelijk paraffine-achtige stoffen te lossen zonder ook aan te kunnen tonen hoe het ruim vervolgens 'gewassen' gaat worden?

Voor het lossen van ladingresiduen gelden de volgende regels voor de verschillende X, Y, en Z stoffen, uiteengezet in Bijlage II van MARPOL:

- A. Het lossen van alle ladingresiduen, gevaarlijk of niet, is verboden in onze eigen territoriale wateren, binnen 12 zeemijl uit de kust.
- B. Buiten de 12 zeemijl uit de kust is het verboden om ladingresiduen te lossen die aanzienlijk gevaar opleveren voor de mens of die een ernstige permanente schade aan het mariene milieu veroorzaken (in MARPOL Bijlage II zijn dit de categorie X-stoffen)
- C. Buiten de 12 zeemijl uit de kust is het lossen van minder gevaarlijke ladingresiduen voor het mariene milieu en de mens (in MARPOL Bijlage II zijn dit de zogenaamde categorie Y en Z stoffen) ook niet zondermeer toegestaan. Echter, onder strikte voorwaarden, mag waswater met een beperkte hoeveelheid ladingresiduen uit deze categorie, die na het lossen achterblijft in de tanks, wel buiten de 12 zeemijl zone worden geloosd.

D. Buiten de 12 zeemijl uit de kust mogen wel ladingresiduen van MARPOL Bijlage II-stoffen geloosd worden, die in het geheel geen gevaar opleveren voor het mariene milieu.

Voor persistent stollende lading uit categorie Y van MARPOL Bijlage II, waar paraffine onder valt, is het in alle Europese havens tussen Gibraltar en Noord-Noorwegen verplicht om na het lossen van de lading een voorwasprocedure uit te voeren en het waswater hiervan af te geven alvorens de haven te verlaten. Er zijn ook typen paraffine die vallen in categorie X. Voor stoffen uit categorie X zijn de ILT en havenbedrijven altijd aanwezig om de uitvoering van de voorwas te controleren, bij categorie Y stoffen is dit niet verplicht. Havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam controleren de voorwasprocedures van categorie Y stoffen op risico-gestuurde basis.

13. Geeft Rijkswaterstaat – ondanks de IMO-verplichting - op dit moment nog vergoedingen voor de voorwasprocedure?

Ja, zie beantwoording van vraag 10.

14. In 2018 schreef u “In de IMO bleek er algemene steun om de regels voor het lozen van paraffineachtige stoffen aan te scherpen. Een technische werkgroep heeft in februari 2018 een voorstel hierover uitgewerkt. De Milieucommissie van de IMO zal in oktober 2018 een besluit nemen over dit voorstel.” Klopt het dat dit voorstel uiteindelijk alleen van toepassing is verklaard voor grofweg de Europese wateren? Waarom is het niet gelukt dat breder te verplichten?

Besluiten worden in de IMO genomen op basis van consensus. In de IMO bestond er niet voldoende draagvlak voor het wereldwijd aanscherpen van de eisen. Om te voorkomen dat er helemaal geen aanscherping zou komen is daarom voorgesteld om de wetgeving tenminste regionaal toe te passen, wat kon rekenen op brede steun.

15. Wat is de inzet van Nederland binnen de IMO ten aanzien van het verder beperken van lozingen? Kunt u die inzet uitsplitsen voor de X, Y, en Z stoffen conform de MARPOL II classificatie?

De Nederlandse inzet richt zich op de reductie van uitstoot van ladingresiduen van persistent stollende lading uit categorie Y van MARPOL Bijlage II, binnen de internationale wetgevende kaders. Daarom heeft Nederland, samen met andere Europese landen en Noorwegen, in de IMO opgeroepen tot een herziening van de internationale wetgeving gericht op het verder verbeteren van de procedures rondom het laden en lossen van schadelijke vloeibare bulkclading. In dat kader wordt momenteel besproken hoe de Nederlandse strengere voorwasprocedure voor persistent stollende lading in de internationale MARPOL wetgeving kan worden opgenomen, zie ook beantwoording van vraag 10. Daarmee zou de internationale voorwasprocedure worden aangescherpt in lijn met de Nederlandse praktijk waardoor tanks beter worden gewassen met als gevolg een

reductie van ladingresiduen die in zee terecht komen. Nederland wordt hierin gesteund door andere Europese landen.

Naast een strengere voorwasprocedure pleit Nederland in de IMO actief voor het aanscherpen van de ladingeisen voor categorie Y stoffen die kenmerken hebben van persistent stollende lading maar op dit moment nog niet als zodanig zijn aangemerkt. Door deze stoffen als zodanig aan te merken zullen het aantal stoffen waarbij voldaan moet worden aan een verplichte voorwas en waswater afgifte kunnen worden uitgebreid. Zo heeft Nederland dergelijke voorstellen ingediend voor verschillende stoffen (Oleic Acid, Fatty Acid C16, FAME¹). Deze zijn positief ontvangen en de nodige aanpassingen in de wetgeving² worden momenteel verder uitgewerkt.

Voor meer informatie over dit onderwerp verwijs ik u ook naar een de Kamerbrief over zeezwaaien, verzonden op 17 juni jongstleden³.

16. Kunt u een gedetailleerde update geven over de inzet (conform motie Lacin c.s.) op het beperken van lozingen van potentieel zeer zorgwekkende stoffen? 3)

Een reactie op de motie Lacin heeft u ontvangen in de Kamerbrief *Reactie op verzoek commissie over het artikel Smerige praktijken van de scheepvaart* op 14 juni 2018. Sindsdien heeft Nederland nationale en internationale afspraken gemaakt over het voorwassen en afgeven van persistent stollende lading om te voorkomen dat dit in het mariene milieu terecht komt. Voor een verdere toelichting van de Nederlandse inzet verwijs ik u naar de beantwoording van vraag 15.

1) Den Haag FM, 23 december 2024, Zeekoeten onder de paraffine aangespoeld aan de kust: 'Zelf gaan ze het niet redden' - Den Haag FM

2) Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 3213

3) Kamerstuk 29 862, nr. 54

¹ Fatty Acid Methyl Esters

² International Bulk Chemical Code (IBC Code), MARPOL

³ Kamerstuk 31409, no. 455

