

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

### Ons kenmerk

ILT-2017/30350

### Uw kenmerk

2017Z01069

Datum 10 maart 2017  
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Van Veldhoven (D66) en Van Tongeren (Groen Links) aan de minister en staatssecretaris van I en M en aan de minister van V en J over de bijna ramp en illegale oliepraktijken voor de Nederlandse kust.

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de antwoorden aan op de vragen van de leden Van Veldhoven (D66) en Van Tongeren (GroenLinks) aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de minister van Veiligheid en Justitie over de 'bijna ramp' en illegale oliepraktijken voor de Nederlandse kust<sup>1</sup>.

#### Vraag 1

Bent u bekend met de reportage van Argos getiteld 'De zaak Franz Schulte'? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 1

Ja, daar ben ik bekend mee.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat het uitvoeren van de chemische bewerkingen op het tankschip Franz Schulte voor de kust van Scheveningen in 2013 een ontzettend gevaarlijke operatie was? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Ja, om die reden is het sinds 1 januari 2014 volgens internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) onder de IMO verboden om productieprocessen aan boord van schepen gedurende zeereizen uit te voeren waarbij een chemische reactie tussen de lading van een schip en een andere stof of lading plaatsvindt. Nederland heeft het voortouw genomen om tot dit internationale verbod te komen.

---

<sup>1</sup> Ingezonden 25 januari 2017, nummer 2017Z01069.

**Vraag 3**

Heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) goed in beeld hoe vaak dergelijke gevaarlijke praktijken zich voordoen? Zo ja, kunt u de Kamer een overzicht doen toekomen van vergelijkbare gevallen die bekend zijn bij de inspectiediensten? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 3**

Op basis van controles aan boord van schepen in havens heeft de ILT sinds 1 januari 2014 geen overtredingen van het verbod op chemische bewerkingen gedurende zeereizen vastgesteld. De ILT heeft het initiatief genomen om met andere inspectiediensten te bezien of nadere controles op ankerplaatsen voor de NL kust of op zee nodig zijn. Deze vraag wordt geagendeerd in het overleg Veilig Vervoer over Water, waarin de verschillende betrokken diensten vertegenwoordigd zijn- naast de inspectiediensten onder andere de Douane, het Havenbedrijf Amsterdam en Rotterdam, het OM en de KMAR.

**Vraag 4**

Is er naast de milieurisico's ook sprake van potentiële (volks)gezondheidsrisico's die een stoomexplosie met zich mee zouden hebben gebracht? Zo ja, wat zijn deze risico's voor de volksgezondheid? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 4**

Er kunnen bij chemische bewerkingen aan boord van schepen situaties ontstaan die potentieel risicovol zijn voor de (volks)gezondheid van zeevarenden en het milieu. Dit is een van de redenen dat chemische bewerkingen aan boord van schepen gedurende zeereizen niet meer toegestaan zijn.

**Vraag 5**

Beschikt de ILT volgens u over voldoende capaciteit om de juiste risicoanalyses te maken voor dit type praktijken en kunt u voorts garanderen dat de ILT in staat is adequaat risico gestuurd toezicht toe te passen op dit type praktijken? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 5**

Wat betreft de capaciteit van de ILT heb ik u naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 54) van het lid Smaling om taken en budget van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) meer met elkaar in evenwicht te brengen, in de brief van 8 maart 2016 geïnformeerd dat ik hier onderzoek naar doe. In dat kader worden op basis van een strategisch georiënteerde analyse risico's voor alle taken en domeinen onderling gewogen en gerelateerd aan de inzet van de ILT.

Naast de inzet door de ILT is overigens van belang dat ook andere instanties via de kustwacht toezicht houden op schepen voor de Nederlandse kust.

**Vraag 6**

Bent u op de hoogte hoe onze buurlanden met dergelijke praktijken om gaan? Zo ja, kunt u de Kamer hier meer informatie over verschaffen? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 6**

Er is sprake van een internationaal verbod. Ik ga er derhalve vanuit dat buurlanden eveneens op dit verbod handhaven. Omdat de handhaving per land verschillend geregeld is en er geen internationale database is van deze

overtredingen, kan ik u hier zonder nader onderzoek geen nadere informatie over verschaffen. Wel kan ik u aangeven dat er structureel overleg tussen inspectiediensten van lidstaten bestaat waarbij dergelijke misstanden aan de orde kunnen worden gesteld. Voor zover bekend is dat met dit onderwerp nog niet gebeurd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
ILT-2017/30350

#### Vraag 7

Bent u van mening dat er beter moet worden samengewerkt met onze buurlanden als het gaat over de inspectie van chemische bewerkingen op zee? Zo ja, hoe gaat u hier zorg voor dragen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 7

Andere landen controleren net zoals Nederland op de naleving van SOLAS regelgeving. Op basis van de uitkomst van het initiatief zoals genoemd in de beantwoording van vraag 3, zal ik beoordelen of betere samenwerking nodig is tussen buurlanden als het gaat over de inspectie van het internationale verbod op chemische bewerkingen op zee aan boord van schepen.

#### Vraag 8

Bent u bereid om deze problematiek internationaal op de agenda te zetten? Zo ja, kunt u toezeggen dat dit tijdens de eerstvolgende Milieuraad wordt besproken? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Zoals ik hiervoor aangaf is er eerst meer informatie nodig. Indien daaruit blijkt dat het internationale verbod om fysieke vermenging van vloeibare bulkkladingen en productieprocessen tijdens zeereizen uit te voeren overtreden wordt, kan dit enkel in samenwerking met buurlanden gehandhaafd worden. In dat geval zal ik dit ook internationaal bespreken. Dit is nog niet aan de orde.

Zie het antwoord op vraag 7.

#### Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het Algemeen overleg Scheepvaart dat op 16 februari 2017 gepland is? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

Nee dat was niet haalbaar. Het Algemeen overleg Scheepvaart heeft eerder plaatsgevonden, namelijk op 2 februari 2017. Vanwege de verzameling van informatie en de afstemming met betrokken organisaties was het niet mogelijk om alle vragen voor 2 februari 2017 te beantwoorden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen