



Aan

Minister

nota

Verkenning beleidsopties scrubbers

TER BESLISSING

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Beslistermijn

21-03-2025

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 17 juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over de verkenning van eventuele vervolgstappen ten aanzien van zwavelscrubbers (hierna: scrubbers) waswater lozingen door zeeschepen. Tijdens het Commissiedebat Maritiem op 3 oktober jl. is aan Kamerlid De Hoop toegezegd om vóór het volgende commissiedebat Maritiem de Kamer schriftelijk te informeren over de inzet van Nederland voor internationale afspraken met betrekking tot lozing van waswater van de scrubbers en overige milieuaspecten. Tijdens het twee-minutendebat Maritiem op 14 januari jl. is tevens een motie ingediend door Kamerlid De Hoop die de regering verzoekt zich in te zetten voor aanscherpingen van lozingsverboden voor schadelijke stoffen, deze motie is aangehouden in afwachting van de informatie in bijgevoegde kamerbrief. Middels deze nota vragen wij u een besluit te nemen op de voorziene inzet ten aanzien van scrubber waswater lozingen en in te stemmen met het verzenden van bijgaande kamerbrief over scrubber waswater lozingen en overige milieuaspecten.

Geadviseerd besluit

Wij adviseren u in te stemmen met:

- De geadviseerde Nederlandse inzet op scrubbers;
- Het verzenden van de bijgaande kamerbrief over:
 - o scrubber waswater lozingen en
 - o overige milieuaspecten:
 - Bijmengen van afval in stookolie
 - Lozen van chemische ladingrestanten in zee

Kernpunten

- U wordt geadviseerd om, naast een blijvende inzet in IMO, een verbod in Nederlandse binnenwateren en havens voor waswaterlozingen door openloop scrubbers voor te bereiden. Zo wordt de Nederlandse wetgeving meer in lijn gebracht met bestaande restricties in andere omringende landen en het lokale lozingsverbod in de Haven van Amsterdam. Dit biedt duidelijkheid aan de sector over geldende nationale en regionale regels.

- Waswater lozingen in zee door zeeschepen met open-loop scrubbers¹ zijn al geruime tijd onderwerp van discussie, omdat deze lozingen schadelijke stoffen bevatten zoals PAKs en zware metalen.
- Nederland wordt via EU wetgeving, de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, verplicht om de 'Good Environmental Status (de goede milieutoestand)' op zee te bereiken. Deze wordt momenteel niet bereikt.
- Het lozen van scrubber waswater draagt niet bij aan het bereiken van de goede milieutoestand op zee, ook gemeld in een eerdere Kamerbrief van 17 juni jl.².
- Voor de zeevaart is regelgeving via de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) het meest effectief, maar voor scrubber waswater lozingen is er op dit moment niet voldoende internationaal draagvlak voor het reguleren ervan en zal de ontwikkeling van wetgeving in IMO mogelijk lang duren.
- Mede door het uitblijven van internationale wetgeving implementeren andere (omringende) landen nationale restricties.
- Het is daarom wenselijk om tenminste regionale harmonisatie na te streven om zo enige duidelijkheid te verschaffen aan de sector, zo ook gesteld door u tijdens het commissiedebat maritiem op 3 oktober jl. en in de vorige kamerbrief over dit onderwerp³.
- In dat kader wordt in april bij de regionale zeeconventie OSPAR⁴ gesproken over het voorstel voor een regionaal verbod op het lozen van scrubber waswater binnen 12 Nautische mijl vanuit de kust óf in binnenwateren en havens⁵, waar Nederland gevraagd zal worden naar de Nederlandse inzet op dit onderwerp.
- Lozingsrestricties kunnen economische effecten hebben voor Nederlandse reders afhankelijk van de operatie en routes van een schip en de reikwijdte van een verbod, daarom wordt U geadviseerd om het toepassingsgebied te beperken tot binnenwateren en havens en om de verdere invulling van een verbod en een werkbare implementatietermijn af te stemmen met de sector.
- Verdere invulling van een verbod zal in 2025 verder worden uitgewerkt.
- Met een dergelijk verbod wordt een positieve bijdrage geleverd aan de milieutoestand van Nederlandse wateren en wordt de financiële impact op de sector beperkt gezien het beperkte toepassingsgebied.
- Terugvalopties zijn, enerzijds, het beperken van de inzet tot IMO, dit wordt U niet geadviseerd gezien het risico dat er geen internationaal draagvlak komt voor lozingsrestricties.
- Anderzijds betreft dat de mogelijke voorbereiding van een nationaal verbod met een groter toepassingsgebied tot 12 zeemijl vanaf de kust, dit wordt u niet geadviseerd vanwege de mogelijke economische impact van een groter toepassingsgebied op de Nederlandse vloot.

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

¹ Het merendeel van de schepen dat vaart met scrubbers vaart met zogenaamde open loop scrubbers. Deze gebruiken zeewater om zwavel uit de uitstoot van het schip te wassen. Deze scrubbers verzamelen het restafval (sludge) dat wordt afgegeven aan havenontvangstvoorzieningen, en lozen het gebruikte waswater in zee.

² Kamerstuk 31409, nr. 454

³ Kamerstuk 31409, nr. 454

⁴ OSPAR is de regionale zeeconventie waarbinnen Nederland samen met 15 andere EU en niet-EU landen werkt aan het versterken van het mariene milieu op de Noordoost Atlantische Oceaan en daarbinnen de Noordzee.

⁵ In OSPAR verband zijn landen verdeeld over regionale harmonisatie van nationale maatregelen waarbij België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk en Zweden voorstander zijn van een OSPAR lozingsverbod binnen 12 zeemijl vanaf de kust en Spanje voorstander is van een OSPAR lozingsverbod maar alleen in havens en interne wateren. Het Verenigd Koninkrijk en Portugal zijn voorstanders géén voorstander van een OSPAR lozingsverbod. Ierland, IJsland en Noorwegen hebben nog geen positie ingenomen.

- De sectorpartijen KVNR en NMT, alsook de SGP tijdens het vorige Commissiedebat Maritiem, stellen voor de lozingsnormen in IMO aan te scherpen. Dit wordt u niet geadviseerd gezien het aanscherpen in IMO moet gebeuren, wat lang zal duren zonder garantie op de gewenste ambitieuze uitkomst. Ook zijn deze normen in IMO vrijwillig toepasbaar, en zal dit geen verdere bijdrage leveren aan harmonisatie van wetgeving binnen Nederland en de regio.
- Tenslotte geeft de brief een terugkoppeling over de stand van zaken van twee andere milieuonderwerpen ten aanzien van de zeevaart (Bijmenging van afval in stookolie en lozen van chemische ladingrestanten op zee). Deze informatie is in lijn met bestaand beleid en eerdere kamerbrieven over deze onderwerpen.

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

- Het afgelopen half jaar zijn er gesprekken gevoerd met de sector, namelijk de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, Netherlands Maritime Technology, Haven van Rotterdam, Haven van Amsterdam en Stichting de Noordzee.
- Havenbedrijf Amsterdam is voorstander van nationale of internationale verboden voor het lozen van waswater door scrubbers en heeft per 1 januari 2025 een lokaal verbod ingevoerd in de haven van Amsterdam voor het gebruik van zwavelscrubbers in open loop modus in combinatie met de brandstof stookolie door afgemeerde schepen⁶.
- Het Havenbedrijf van Rotterdam kan een verbod op waswaterlozingen van open-loop scrubbers in havens en binnenwateren, op termijn, steunen. Hierbij vinden ze het van belang dat er aandacht is voor de benodigde extra verwerkingscapaciteit aan land en een werkbare termijn van inwerkingtreding.
- De Nederlandse Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Nederlandse maritieme maakindustrie (NMT) zijn geen voorstander van nationale, regionale of internationale verboden op het lozen van waswater en stellen voor om de internationale richtlijnen met lozingsnormen voor scrubber waswater aan te scherpen.
- Milieuorganisaties, waaronder Stichting de Noordzee, pleiten al langer voor een algeheel verbod op waswaterlozingen door scrubbers.
- Er zijn steeds meer (omringende) landen⁷ die nationale verboden implementeren omdat ze zich zorgen maken over negatieve milieu effecten en het uitblijven van internationale maatregelen.
- In België, Frankrijk, Duitsland gelden al nationale restricties voor het lozen van scrubber waswater. In Denemarken, Finland en Zweden treedt per 1 juli 2025 een verbod in werking op het lozen van waswater binnen de 12 zeemijl vanaf de kust.
- In een groot deel van het Nederlandse Koninkrijk, namelijk St. Maarten, Curacao en Bonaire, geldt een algeheel verbod op het gebruik van open-loop scrubbers.
- ILT steunt een bronaanpak om de milieutoestand van Nederlandse zeeën en wateren te verbeteren, maar vindt het van belang dat eventuele aanvullende restricties goed handhaafbaar zijn.

⁶ Port of Amsterdam, Beperking lozingen van open loop scrubbers, <https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuws/beperking-van-open-loop-scrubbers-amsterdamse-haven>

⁷ ICCT, Scrubbers policy update, bron: https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/06/Scrubbers_policy_update_final.pdf

Toelichting

Scrubbers

De Noordzee is een zwavel emissiebeheersgebied waar strengere normen gelden voor zwaveluitstoot door schepen. Die normen kunnen worden bereikt door gebruik te maken van zwavelarme brandstoffen of door gebruik te maken van een emissiereductiemethode zoals een scrubber. Momenteel zijn ongeveer 5000 zeeschepen wereldwijd met een scrubber uitgerust, dit is ongeveer 5% van de wereldwijde vloot (CE Delft, 2023). Schepen die scrubbers hebben geïnstalleerd kunnen blijven varen op zware stookolie en tegelijkertijd toch voldoen aan de gestelde eisen in emissiebeheersgebieden. Scrubbers zorgen ervoor dat er minder zwavel naar de lucht wordt uitgestoten. Dit resulteert meestal in een lozing naar het mariene milieu doordat de meeste van deze scrubbers waswater in zee lozen. Het merendeel van de schepen dat vaart met scrubbers vaart met zogenaamde open loop scrubbers. Deze gebruiken zeewater om zwavel uit de uitstoot van het schip te wassen. Deze scrubbers verzamelen het restafval (sludge) dat wordt afgegeven aan havenontvangstvoorzieningen, en lozen het gebruikte waswater in zee. Hybride en closed loop scrubbers lozen niet altijd, of nooit, het waswater in zee. Internationaal onderzoek naar de milieueffecten van scrubbers (EMERGE) schat in dat in 2022 490 miljoen ton scrubber waswater in de Noordzee en het Kanaal geloosd is.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie

Om de goede milieutoestand te behalen zet Nederland in op een bronaanpak wat betekent dat vervuiling bij de bron moet worden teruggedrongen. Aangezien vervuiling van het mariene milieu niet terug te herleiden is naar één bron, gelden voor verschillende sectoren regels ten aanzien van hun uitstoot naar het water. Zo gelden voor bedrijven aan land die in de rivieren of in zee lozen strenge verplichtingen ten aanzien van lozingseisen en moeten ze voldoen aan een minimalisatieverplichting voor bepaalde schadelijke stoffen. De minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) volgt uit de specifieke zorgplicht in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De specifieke zorgplicht houdt in dat bedrijven worden verplicht om alle mogelijke maatregelen moet nemen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. Voor de zeevaart gelden deze nationale regels, zoals een minimalisatieverplichting, niet gezien het een internationale sector betreft.

Toelichting standpunten stakeholders

De Nederlandse zeevaart vloot bestaat hoofdzakelijk uit short sea-schepen, die voornamelijk op korte afstanden opereren binnen Europese wateren. De KVNR geeft aan dat plaatselijke verboden een economische impact kunnen hebben op leden van de Nederlandse vloot omdat er vaker overgeschakeld zal moeten worden op (duurdere) laagzwavelige brandstof. Voor enkele Nederlandse reders kunnen de economische effecten hoger uitvallen vanwege lange termijn investeringen in scrubber technologie. KVNR en NMT geven tevens aan zorgen te hebben over de impact van een mogelijk verbod op lozingen op de ontwikkeling en het gebruik van Onboard Carbon Capture en Storage (OCCS) technologie aan

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

boord van schepen waarmee CO2 kan worden afgevangen⁸. De keuze voor zwavelscrubbers wordt echter altijd gemaakt in combinatie met het (blijven) varen op zware stookolie. Voor OCCS⁹ geldt dat dit ook met andere (schonere) brandstoffen kan worden gecombineerd. Hierbij is het aannemelijk dat het OCCS waswater lagere concentraties verontreiniging bevat¹⁰ dan waswater lozingen door zwavelscrubbers in combinatie met zware stookolie.

Bijmengen van afval in stookolie

Er is een maatschappelijke discussie over de mogelijke aanwezigheid van schadelijke (afval)stoffen in stookolie. Politici, journalisten, inspectie en politie maken zich zorgen over het bijmengen van ongewenste stoffen in stookolie. Hierover zijn vorige jaren ook vragen gesteld vanuit de kamer in het commissiedebat met de voorgaande minister. Stookolie voor zeeschepen wordt geproduceerd op basis van residuale (dikke) olie uit het raffinageproces. Deze residuale olie wordt vervolgens vaak gemengd met lichtere oliën om geschikt te worden gemaakt voor gebruik in schepen. Bij dit mengen worden soms reststromen gebruikt uit andere industrieën.

Lozen van chemische ladingrestanten in zee / Zeezwaaien

Door middel van zogenaamd zeezwaaien kunnen chemische ladingrestanten in zee terecht komen. Zeezwaaien betekent het wassen van tanks met zeewater na afgifte van chemische lading, hier is de laatste jaren regelmatig aandacht voor geweest. De regels hieromtrent worden internationaal voorgeschreven. U was in IMO mede-initiatiefnemer van internationale strengere wetgeving waardoor tanks met paraffine nu moeten worden voorgewassen en het waswater moet worden afgegeven in de haven. Nederland loopt internationaal voorop bij het bestrijden van paraffine vervuiling door zeezwaaien en paste al vóór de internationale wetgeving strengere regels toe, hier zijn met Nederlandse belanghebbenden afspraken over gemaakt in het zogenoemde Paraffine Convenant. Ook is Nederland actief in IMO om een Nederlandse verbeterde voorwasprocedure onder de aandacht te brengen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Kamerbrief scrubber waswater lozingen en aanvullende milieuaspecten	Kamerbrief
3	Onderliggende beslisnota scrubbers 17 juni 2024	Beslisnota

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

⁸ Afhankelijk van het desbetreffende systeem kan het zijn dat er een soortgelijke technologie gebruikt wordt als deze gebruikt bij zwavelscrubbers waarbij een lozing naar het water nodig is voor het functioneren van het systeem.

⁹ Ten aanzien van de mogelijke gevolgen op de ontwikkeling van OCCS technologie, maken sommige OCCS technologieën gebruik van een soortgelijke technologie als zwavelscrubbers waarbij een lozing in zee onderdeel is van de werking van het systeem.

¹⁰ Brandstoffen als MGO, LNG en methanol bevatten geen of veel minder zware metalen, en er komen bij LNG en methanol veel minder PAH's en roet vrij.

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
17 juni 2024	Beslisnota voor verzending kamerbrief over scrubbers van 17 juni 2024.	Beslisnota voor verzending Kamerbrief over scrubbers van 17 juni 2024.

Datum

14 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/52736

Opgesteld doorDG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart**Aan**

Minister

Bijlage(n)

2