Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
5 oktober 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/283007

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Beslistermijn
12 oktober 2023

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Stand van zaken dossier varend ontgassen

Aanleiding

Aanleiding voor deze brief is uw toezegging tijdens het CD Maritiem van 30 mei jl. om in de zomer de roadmap Varend Ontgassen aan de Tweede Kamer te sturen ter informatie.[1]

Momenteel wordt nog gewerkt aan het vaststellen van de roadmap, een BBT-onderzoek[2], de benodigde regelgeving en het organiseren van toezicht en handhaving. U wordt gevraagd de Tweede Kamer van de voortgang op de hoogte te stellen. Deze onderwerpen zullen beslispunten zijn in een volgend bestuurlijk overleg, dat zo mogelijk in november wordt gepland. Daarna zal de roadmap met het BBT-onderzoek naar de Kamer worden gestuurd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. In te stemmen met bijgevoegde voortgangsbrief aan de Tweede Kamer en deze aan de Kamer toe te sturen.
2. Akkoord te gaan met het plannen van een bestuurlijk overleg varend ontgassen in november, waarin een aantal documenten tegelijkertijd zullen kunnen worden vastgesteld.

Kernpunten beslispunt 1. kamerbrief

<u>Roadmap varend ontgassen</u>
In eerdere communicatie met de Tweede Kamer heeft u aangegeven de roadmap met daarin de governance, producten en verantwoordelijkheidsverdeling in de zomer van dit jaar toe te sturen. Deze is in de stuurgroep van 30 augustus akkoord bevonden, maar dient nog in een bestuurlijk overleg te worden vastgesteld (beslispunt 2). Na vaststelling kunt u het stuk aan de Tweede Kamer sturen. Dit is dus nog niet met bijgevoegde kamerbrief, waarin de stand van zaken van de lopende acties wordt geschetst.

[1] Verslag van CD Maritiem 30 mei 2023, Kamerstuk 31 409
[2] Onderzoek naar de "best beschikbare techniek" voor ontgassingsinstallaties, wat een criterium is voor vergunningverlening.

Stand van zaken voortgang regelgeving

Nationale regelgeving

U heeft eerder het besluit genomen dat fase I en II gelijktijdig geïmplementeerd zullen worden in de nationale regelgeving. Het wijzigingstraject is hiervoor in gang gezet. Momenteel loopt de internetconsultatie (tot 16 oktober), daarna dient de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB), een AMvB, nog voorgelegd te worden voor verschillende toetsingen, aan de Raad van State en aan de Ministerraad. Onder voorbehoud van een spoedige behandeling is alles gericht op inwerkingtreding op 1 juli 2024. Onderdeel van de procedure is ook een voorhang en nahang bij de Tweede en Eerste Kamer.
Voor wat betreft handhaving heeft de ILT eerder op het SAB een HUF-toets uitgevoerd. Deze wordt nu van een update voorzien om rekening te houden met het feit dat zowel fase I als ook fase II van het CDNI van kracht worden. Dit najaar kan de HUF-update geagendeerd worden bij het BO.

Internationale regelgeving

Met het besluit om fase I en II eerder inwerking te laten treden loopt NL vooruit op de planning zoals opgenomen in het CDNI-verdrag. Daarom is het belangrijk om de andere verdragsstaten te informeren over het Nederlandse besluit en hen te verzoeken om het Nederlandse voorbeeld (tegelijkertijd verbieden fase I en fase II) te volgen. Met die brief bent u onlangs akkoord gegaan.[3] In november staat het Nederlandse voorstel geagendeerd in de ambtelijke CDNI werkgroep.

Onderzoek best beschikbare technieken

Op verzoek van de betrokken partijen is in opdracht van het ministerie een onderzoek gestart naar de best beschikbare technieken (BBT) voor mobiele ontgassingsinstallaties. Dit onderzoek is voor vergunningverleners behulpzaam om te komen tot eventuele maatwerkafspraken in een vergunning.
Het definitieve rapport zal eind dit jaar gereed zijn. Bij dit onderzoek is een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van onder andere de verladers, overheden, schippers en vergunningverleners. Het onderzoek doet geen uitspraak over of specifieke installaties voldoen. Vaste installaties vallen buiten de scope van het onderzoek. Hiervoor bestaat reeds een BBT. De vergunningverlening is een bevoegdheid van de provincie, in combinatie met de gemeente voor wat betreft de locatie.

Kernpunten beslispunt 2. bestuurlijk overleg

De verwachting is dat u in november drie stukken kunt vaststellen in het bestuurlijk overleg: de roadmap, de toezichtstrategie en het BBT onderzoek. Dit moment is zo gekozen dat het bestuurlijk overleg over een aantal stukken gelijktijdig kan besluiten.

Krachtenveld

Er is een groot aantal partijen bij dit dossier betrokken.
De besluitvorming is ingericht volgens de in de roadmap weergegeven governance. Deze voorziet in 4 werkgroepen (vergunningverlening, markt, handhaving, wetgeving), een procesteam en een stuurgroep ter voorbereiding van het bestuurlijk overleg. Hierin zijn betrokken (vertegenwoordigers van) havenbedrijven, ontgassingsbedrijven, provinciale overheden/IPO, omgevingsdiensten, ILT, verladers, tankopslagbedrijven, en schippersorganisatie KBN.

[3] IENW/BSK-2023/246752

Datum
5 oktober 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/283007

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister

In deze diverse structuren wordt samengewerkt in aanloop naar een verbod op varend ontgassen. Hoewel alle partijen dit verbod steunen, is er nog veel werk te verzetten in aanloop naar inwerkingtreding, zoals het vergunnen van ontgassingsinstallaties door bevoegde gezagen en het identificeren van locaties. In werkgroepen worden al deze vragen voortvarend opgepakt.

Toelichting

Internationale/Europese context
Het verbod op varend ontgassen loopt samen op met de ratificatie van het (internationaal met B, F, D, CH afgesproken) CDNI-verdrag. De mogelijkheid bestaat dat de ratificatie van het CDNI-verdrag eerder is afgerond dan 1 januari 2024. In dat geval zal fase I van het verbod eerder in werking treden dan de door ons gestelde uiterlijke datum, 1 juli 2024. Als Zwitserse ratificatie, als laatste van de lidstaten om dit proces te doorlopen, onverhoopt verdere vertraging oploopt zal de fase I hoe dan ook in NL van kracht worden op grond van het SAB.
De verwachting is dat er internationaal afkeurend gereageerd wordt op het unilateraal inwerkingtreden van fase 1 en het versnellen van de afgesproken fasering in NL.

Politieke context
Een Kamermeerderheid is voorstander van het verbod op varend ontgassen. Met het instellen van het verbod komt u aan die wens tegemoet. Echter pleiten sommige partijen ervoor om ook fase III al meteen van kracht te laten worden. De verschillen met de ons omringende landen worden dan echter te groot.

Financiële/juridische overwegingen
Alle benodigde wijzigingen in regelgeving zijn afgerond (inwerkingtreding fase I) of in gang gezet (fase II).
Het inrichten van adequate infrastructuur voor handhaving is momenteel onderwerp van onderzoek in HUF toets. Aan het realiseren en onderhouden van een e-nose netwerk zullen kosten verbonden zijn.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij
Het invoeren van het verbod heeft een direct positief effect op de gezondheid van schippers en zij die in de buurt wonen van locaties waar nu nog ontgast mag worden.
Voor het ontgassen van schepen zal in de toekomst betaald moeten worden. Deze kosten zijn marginaal ten opzichte van de waarde van het vervoerde product.

Communicatie
Over de wijziging van de regelgeving loopt momenteel een internetconsultatie die open staat voor iedereen.

Duurzaamheid
Het instellen van een ontgassingsverbod is een milieumaatregel en leidt dus direct tot minder milieuschade.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief stand van zaken varend ontgassen	

Datum
5 oktober 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/283007

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

Aan
Minister