Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
28 november 2023

Onze referentie
IENW/BSK-2023/353126

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

Beslistermijn
5-12-2023

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Kamerbrief met de roadmap varend ontgassen en onderzoek best beschikbare techniek

Aanleiding
Tijdens het BO varend ontgassen van 20 november jl. is de roadmap varend ontgassen vastgesteld. Tevens is het onderzoek naar de best beschikbare techniek (BBT) voor mobiele ontgassingsinstallaties opgeleverd. U wordt gevraagd om beide documenten met de Kamer te delen. Hiermee komt u tegemoet aan de toezegging uit uw Kamerbrief van 27 oktober jl.[1]

Geadviseerd besluit
Instemmen met het verzenden van de brief met bijlagen.

Kernpunten
Roadmap
De afgelopen maanden is hard gewerkt aan het tot stand brengen van de roadmap varend ontgassen, waarin afspraken over het proces en de termijnen zijn gemaakt tussen IenW, overige overheden, vergunningverleners, havenbedrijven, ontgassingsbedrijven, omgevingsdiensten, de ILT, verladers, tankopslagbedrijven en binnenvaartschippersbranche. In dit document staan de verantwoordelijkheden voor alle partijen omschreven. Zo staat IenW aan de lat voor het aanpassen van de regelgeving en het inrichten van handhaving en toezicht. U hebt in uw brief van 27 oktober jl. en tijdens het bestuurlijk overleg van 20 november jl. aangegeven dat het nu belangrijk is dat er uit de markt vergunningsaanvragen worden gedaan en dat er locaties hiervoor beschikbaar komen.

Onderzoek best beschikbare techniek
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 is opgeleverd en wordt met de Kamer gedeeld.
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, want hiervoor bestaat al een BBT. De vergunningverlening is een bevoegdheid van de provincie, in

[1] IENW/BSK-2023/283006

combinatie met de gemeente voor wat betreft de locatie. Het is dus belangrijk dat er nu aanvragen worden gedaan zodat vergunningverleners hiermee aan de slag kunnen.

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.
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 identificeren van locaties en het vergunnen van ontgassingsinstallaties door bevoegde gezagen. 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 internationale CDNI-verdrag. Als Zwitserse ratificatie, als laatste van de lidstaten om dit proces te doorlopen, onverhoopt niet voor 31 december 2023 is voltooid, zal het verbod op stoffen genoemd in fase 1 hoe dan ook in NL van kracht worden op 1 juli 2024 op grond van nationale wetgeving (het Scheepsafvalstoffenbesluit). De beslissing van Nederland om een verbod in te stellen om fase 1 en fase 2 te versnellen leidt tot een situatie waarin het NL-regime strenger is dan in overige lidstaten het geval is, tot fase 2 van het CDNI in alle verdragstaten in werking treedt. De overige verdragstaten hebben begrip voor de Nederlandse positie, maar vragen aandacht voor mogelijke nadelige effecten zoals 'ontgassingstoerisme' naar het buitenland.

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 en zou het internationale draagvlak voor het NL besluit doen wegvallen. Ook is binnen het CDNI na inwerkingtreding van fase II een evaluatie afgesproken die plaats zal vinden voor inwerkingtreding van fase III.

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 een 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 en komen voor de rekening van de verladers.

Communicatie
De internetconsultatie is inmiddels gesloten. Ook heeft het adviescollege toetsing regeldruk (ATR) een advies uitgebracht over het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit. Deze feedback wordt op dit moment in het voorstel verwerkt.

Duurzaamheid
Dit betreft een milieumaatregel en leidt dus direct tot minder milieuschade.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief aanbieding roadmap varend ontgassen en BBT-rapport	Betreft de Kamerbrief waarin de roadmap en het BBT-rapport worden gedeeld met de Kamer.