

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 402

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2023

Door middel van deze brief wordt u geïnformeerd over de laatste stand van zaken omtrent het verbod op varend ontgassen en de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 9 mei jl. met het IPO, verladersorganisaties en Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN). Tevens wordt ingegaan op meerdere aangenomen moties inzake dit onderwerp.

Bestuurlijk overleg 9 mei 2023

Op 9 mei jl. heeft wederom een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Aanwezig waren het IPO, KBN, verladersorganisaties Vemobin en VNCI en de vereniging van tankopslagbedrijven (VOTOB). Dit overleg was een vervolg op het bestuurlijk overleg van 9 februari jl. In het overleg van februari zijn door de aanwezige partijen zienswijzen op het beëindigen van het varend ontgassen uitgewisseld, maar kwam men nog niet nader tot elkaar voor een gedeelde oplossing. Het overleg van 9 mei jl. was een constructief overleg waarin onderstaande zaken aan bod zijn gekomen.

Ratificatie verdragswijziging Frankrijk en Zwitserland

Frankrijk heeft de ratificatieprocedure bijna afgerond. De ratificatieooronde dient enkel nog door de Franse ambassadeur te worden gedeponeerd bij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg. Dit zal op korte termijn plaatsvinden. Daarmee is ratificatie door Frankrijk een feit. Ook over Zwitserland (de laatste Verdragsstaat die nog moet ratificeren) is positief nieuws te melden omtrent de voortgang van de ratificatie. De verwachting is dan ook dat Zwitserland voor het einde van dit jaar de ratificatie heeft afgerond.

Aangepast Scheepsafvalstoffenbesluit

Het varend ontgassen wordt internationaal verboden door middel van een wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van

afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). De verdragswijziging is reeds internationaal aangenomen¹. Het verbod is inmiddels ook opgenomen in het Nederlandse Scheepsafvalstoffenbesluit (Stb. 2020, nr. 170) en ligt klaar om inwerking te treden door middel van een koninklijk besluit. Voorwaarde voor inwerkingtreding is dat alle zes Verdragsstaten de verdragswijziging hebben geratificeerd. In het rondetafelgesprek van 7 maart jl. hebben de aanwezige deelnemers opgeroepen tot het afkondigen van een nationaal verbod, ongeacht het verloop van de resterende ratificatieprocessen. Volgens de deelnemers zorgt deze stip aan de horizon voor een vliegwieleffect voor de totstandkoming van de benodigde ontgassingsinfrastructuur.

De oproep voor een nationaal verbod is niet aan dovemansoren gericht, maar tegelijkertijd is het belangrijk om zoveel mogelijk vast te houden aan de inhoud van het CDNI-verdrag, dat met andere lidstaten is afgesproken.

Daarom is besloten om het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit – met daarin het binnen het CDNI afgesproken ontgassingsverbod – in werking te laten treden op 1 juli 2024 of zoveel eerder in het geval de laatste Verdragsstaat de ratificatie heeft afgerond. Vanaf het moment van inwerkingtreding zal de ILT handhaven op dit verbod. De ILT zal hiertoe een handhavingsplan opstellen. De periode tot aan 1 juli 2024 of zoveel eerder (zes maanden na de ratificatie door Zwitserland) moet voor vergunningverleners en de verladers voldoende tijd geven om de benodigde ontgassingsinfrastructuur op orde te krijgen. In het Verdrag is afgesproken dat wijzigingen in het Verdrag in werking treden zes maanden nadat de laatste verdragsstaat geratificeerd heeft. De datum van 1 juli 2024 is zoveel mogelijk in lijn met de verwachte afronding van de ratificatie in Zwitserland waardoor een mogelijke inbreuk op het Verdrag op dit punt naar verwachting minimaal zal zijn. Nederland wacht al lang op een verbod en het tijdig tot stand laten komen van ontgassingsinstallaties is essentieel. Tijdens het bestuurlijk overleg van 9 mei jl. hebben IPO, KBN en de verladersorganisaties hun steun uitgesproken voor dit besluit. Tegelijkertijd wordt van de verladers en de vergunningverleners verwacht dat zij er alles aan zullen doen om binnen de wettelijke mogelijkheden de ontgassingsinfrastructuur van de grond te krijgen.

Gelijktijdige invoering fasen 1 en 2

Onderdeel van het CDNI-verbod op varend ontgassen is een gefaseerde invoering. Verdragsstaten kunnen altijd meer stoffen aan het verbod toevoegen.

- Fase 1: verbod op het ontgassen van benzine, benzeen, aardoliedestillaten en mengsels met meer dan 10% ethanol. Dit zijn de meest vervoerde stoffen. Zie tabel I in bijlage 1 voor een overzicht van de stoffen.
- Fase 2: verbod op het ontgassen van ruwe aardolie, ontvlambare vloeistoffen en koolwaterstoffen met meer dan 10% benzeen. Het verbod op deze stoffen gaat in 2 jaar na de 1^e fase. Zie tabel II in bijlage 1 voor een overzicht van de stoffen.
- Fase 3: verbod op het ontgassen van onder andere aceton, ethanol en methanol. Dit verbod gaat 3 of 4 jaar na fase 1 in. Zie tabel III in bijlage 1 voor een overzicht van de stoffen.

Deze gefaseerde invoering is destijds op verzoek van de internationale organisaties van de verladers en het varend bedrijfsleven in het verbod opgenomen, zodat men voldoende tijd kreeg om zich voor te bereiden. De Nederlandse verladers en KBN hebben een oproep gedaan om het varend

¹ CDNI Besluit 2017-I-4.

ontgassen van de stoffen die zowel onder fase 1 als 2 vallen, gelijktijdig te verbieden. De argumentatie die men daarbij aanhoudt is dat de stoffen die vallen onder fase 1 reeds in grote mate dedicated en/of compatibel worden vervoerd waardoor ontgassen niet meer nodig is. Volgens de verladers zorgt de eerder afgesproken gefaseerde invoering voor een onvoldoende investeringsprikkel om te komen tot een ontgassingsinfrastructuur. Het gelijktijdig laten ingaan van fase 1 en 2 van het CDNI-verbod betekent dat het Scheepsafvalstoffenbesluit moet worden aangepast en bovendien is dit ook een andere afspraak dan is overeengekomen in het CDNI-verdrag. Er zal dan ook op korte termijn op ministerieel niveau overleg plaatsvinden met de overige Verdragsstaten om te pleiten voor deze samenvoeging, in ieder geval in Nederland. Naast het krijgen van steun van de andere Verdragsstaten is het ook zaak dat het Scheepsafvalstoffenbesluit vanwege dit voornemen wordt gewijzigd. Werkzaamheden hiertoe zijn reeds in gang gezet.

Het risico bestaat dat de buitenlandse verladers zich niet kunnen vinden in het loslaten van de eerder afgesproken gefaseerde invoering. Hierin hebben Nederlandse verladersorganisaties een rol, om steun te vergaren bij hun buitenlandse counterparts voor dit voorstel. Dit zal ook behulpzaam zijn om de andere Verdragsstaten te overtuigen.

Roadmap beëindigen varend ontgassen

Bovenstaande besluiten en acties dienen een plek te krijgen in de roadmap varend ontgassen. Vorig jaar is getracht te komen tot een roadmap waarin een set afspraken en acties waren opgenomen om het varend ontgassen in aanloop naar het CDNI-verbod reeds te beëindigen. In de Kamerbrief van 8 december 2022² is aangegeven dat ondanks intensief overleg het moeilijk is gebleken om vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid op dit dossier tot consensus te komen over de inhoud van de roadmap. De in deze brief aangekondigde acties zijn belangrijk om die bredere consensus te bereiken. Het constructieve overleg van 9 mei jl. is een sterke indicatie dat partijen nu wel tot een gedragen roadmap komen.

Daarom is in het bestuurlijk overleg afgesproken dat de inhoud van de roadmap opnieuw besproken gaat worden in de stuurgroep. In de roadmap worden afspraken en acties opgenomen op het gebied van onder andere vergunningen, totstandkoming ontgassingsinfrastructuur, tijdlijn, rolverdeling en de inzet en doorontwikkeling van suboptimale ontgassingsinstallaties. De roadmap dient voor de zomer klaar te zijn en zal worden vastgesteld in een volgend bestuurlijk overleg.

Moties varend ontgassen

Met deze ingezette acties kan nadere invulling gegeven worden aan de volgende aangenomen moties (Handelingen II 2021/22, nr. 47, item 10) en (Handelingen II 2022/23, nr. 49, item 12). De leden Alkaya en Bouchallikh verzoeken de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor ontgassingsinstallaties actief te ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering.³ In eerdere communicatie richting de Kamer is aangegeven dat de branchevereniging van dampverwerkers een CEF-T subsidieaanvraag heeft ingediend voor diverse studieprojecten ten behoeve van het opzetten van een ontgassingsinfrastructuur.⁴ De

² Kamerstuk 31 409, nr. 375.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 344.

⁴ Position paper EVRA t.b.v. rondetafelgesprek Varend ontgassen d.d. 7 maart 2023.

aanvraag is door een gespecialiseerd bureau opgesteld. Het ministerie heeft hiertoe een subsidie verleend aan de dampverwerkers en zal gedeeltelijk bijdragen aan de kosten van de uitvoering van het project.

Leden Pouw-Verweij en Van der Plas roepen in hun motie het kabinet op in overleg te gaan met de industrie om te zien welke ruimte nodig is om snel alternatieven te ontwikkelen voor het ontgassen op open water; roept het kabinet op om met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de betrokken overheden en het bedrijfsleven in overleg te gaan om het bedrijfsleven alvorens een algeheel verbod is ingegaan voldoende aanwezige alternatieve ontgassingscapaciteit te laten inzetten.⁵ De afgelopen jaren hebben het ministerie en de ILT veelvuldig overleg gevoerd met allerhande betrokken partijen om te komen tot een voldoende dekkend netwerk van ontgassingsinstallaties. Dit heeft het ministerie gedaan in de taskforce en nu in de stuurgroep. Met het creëren van een terugkerend bestuurlijk overleg wordt een extra impuls en dimensie aan deze overleggen gegeven door op bestuurlijk niveau de nodige spijkers met koppen te slaan en als escalatiemiddel te dienen wanneer nodig.

Ik beschouw de moties van de leden Alkaya en Bouchallikh en Pouw-Verweij en Van der Plas hierbij dan ook als afgedaan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 393.