

Vergaderjaar 2023–2024

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 450

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 15 april 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 1 maart 2024 over voorhang ontwerpbesluit wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit i.v.m. versnelling fase II verbod varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 437).

De vragen en opmerkingen zijn op 21 maart 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 april 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben nog enkele vragen en opmerkingen bij het voornemen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit en hebben hierbij een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Voorhang ontwerpbesluit wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit in verband met versnelling fase II verbod varend ontgassen (hierna: het Wijzigingsbesluit SAB) en hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Wijzigingsbesluit SAB. Deze leden zijn blij met het aanstaande (deel)verbod op varend ontgassen en steunen deze wijziging. Desondanks hebben de leden nog de nodige vragen en zorgen over de uitvoering van het verbod.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie constateren dat er op dit moment wordt gewerkt aan een dekkende infrastructuur van ontgassingsinstallaties. Tegelijkertijd wordt er door de Minister expliciet toegegeven niet te kunnen inschatten hoeveel schepen er door middel van de wijziging verplicht worden om gebruik te maken van de ontgassingsinstallaties. Daarmee lijkt de Minister zichzelf expliciet tegen te spreken. Het is immers niet mogelijk te werken aan een dekkende infrastructuur, indien we niet kunnen vaststellen wat exact dekkend is. Deze leden vragen zich derhalve af hoe die twee uitspraken zich tot elkaar verhouden en wat de Minister als dekkend beschouwt.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het standpunt inneemt dat vanwege het langdurige uitstel van de wijziging, deze zou immers al in 2019 van kracht zijn gegaan, er voldoende tijd is geweest voor (lokale) overheden en het bedrijfsleven om zich voor te bereiden op de inwerkingtreding van de wijziging. Echter, de Minister redeneert in dit kader de verkeerde kant op. Juist de langdurige vertraging werpt bij zowel het bedrijfsleven als de (lokale) overheden onzekerheid op en het is om die reden begrijpelijk dat zij niet hebben kunnen investeren in de aanleg van ontgassingsinstallaties. Deze leden vragen zich af of de overheid van plan is een transitieperiode in te voeren, indien blijkt dat er niet voldoende geïnvesteerd is in de aanleg van ontgassingsinstallaties. Die transitieperiode zou gebruikt moeten worden om het missende aantal ontgassingsinstallaties versneld aan te leggen en om tot die tijd soepeler om te gaan met de handhaving van het verbod.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister geen volledig zicht heeft op het aantal benodigde ontgassingsinstallaties. Deze leden vragen zich derhalve af wat de Minister van plan is te gaan doen, wanneer blijkt dat er daadwerkelijk een tekort aan ontgassingsinstallaties is.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij dat met het besluit en het versnellen van fase II eindelijk serieuze stappen worden gezet naar een echt verbod op varend ontgassen. Er is geen technische reden waarom dit niet vele jaren eerder had kunnen worden besloten. Nu doorzetten en zo snel mogelijk tot een effectief einde komen aan het ongecontroleerd in de lucht lozen van kankerverwekkende stoffen, is van groot maatschappelijk belang.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich vooral zorgen om de milieukwaliteit en volksgezondheid. Daarvoor is voor vooral van belang dat de emissies ook daadwerkelijk fors naar beneden gaan. Voldoende ontgassingsinstallaties en goede handhaving zijn dan belangrijk, even als het vermijden van verdere vertraging in het verdere proces. Deze leden hebben ook kennisgenomen van de voortgangsbrief van 18 maart (Kamerstuk 31 409, nr. 439) waarin verder wordt ingegaan op de uitrol van ontgassingsinstallaties. Kan de Minister ingaan op de vraag hoeveel installaties Nederland uiteindelijk nodig heeft, hoeveel we nu hebben, en of het lukt om tijdig voldoende installaties te hebben? Deze leden willen benadrukken dat zij de Minister steunen in zijn stelling dat tijdsdruk nodig is om de uitrol op stoom te krijgen. Om die reden willen deze leden dan ook benadrukken dat verder uitstel of de een besluit niet te handhaven, juist de druk eraf haalt. Daarmee ontstaat gelijk een onbalans in de markt waarbij voorlopers worden gestraft.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat stakeholders benadrukken dat bij de toepassing van het principe «de vervuiler betaalt» de rekening naar de ladingeigenaar zou moeten gaan. Deze leden steunen het principe en de consequentie. Kan de Minister bevestigen dat de kosten niet zullen worden afgewenteld op de zwakste partij in de keten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich meer zorgen over de handhaving. Bij alle eerdere discussies over het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel) bleek dat we te maken hebben met een groot handhavingstekort. Te weinig geld, te weinig mensen, te weinig kennis en materieel. Het handhaven op het verbod tot varend ontgassen en de tussenstappen ernaartoe, maakt de taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) groter. Met de start van fase I per 1 juli van dit jaar, zal de ILT inmiddels moeten kunnen beschikken over alle nieuwe middelen en mensen. Graag ontvangen deze leden een bevestiging hiervan, dan wel een overzicht van wat nog moet gebeuren en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Tenslotte willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie benadrukken dat zij hechten aan het verwerken van alle schadelijke gassen en dat een snelle implementatie van fase III van groot belang is. Ook als andere landen vertraging oplopen zou Nederland een volledig verbod moeten laten gelden zodra dat technisch mogelijk is. Ook hier geldt weer dat een snel uitrol van een netwerk van ontgassingsinstallaties van groot belang is. Wat deze leden betreft komt er een harde deadline voor fase III, die geldt voor zowel het chemiecluster als de provincies, die de uitrol van ontgassingsinstallaties moeten faciliteren.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het belang van het versneld verbieden van varend ontgassen. Zij wijzen hierbij op de belasting die varend ontgassen met zich meebrengt op het milieu, de gezondheid van bemanning van schepen en de omgeving en omwonenden.

De leden van de NSC-fractie vinden het goed dat er in Nederland wordt gekozen om fase II versneld inwerking te laten treden en tekenen daarbij aan dat zij het belangrijk vinden dat de Minister zich in blijft zetten om de andere CDNI-verdragspartners (CDNI: Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart) te bewegen hierbij het Nederlandse voorbeeld te volgen. Deze leden vragen zich wel af wanneer dit fase II verbod precies in zal gaan. In de stukken zien deze leden dat «er is gekozen om het verbod op de stoffen die in fase II vallen gelijktijdig met of in ieder geval zo snel mogelijk na fase I te laten gelden» (Kamerstuk 31 409, nr. 437, pagina 4). Zij vragen zich af waar de inwerkingtredingsdatum van het fase II verbod van afhangt. Kan de Minister aangeven om welke redenen het fase II verbod misschien later in werking zal treden dan 1 juli (de beoogde inwerkingtredingsdatum van het fase I verbod)? Speelt een eventueel tekort aan ontgassingsinstallaties daarin een rol?

De leden van de NSC-fractie hebben in het commissiedebat Maritiem van 8 februari jongstleden gevraagd naar zorgen over het tijdig vergunnen van ontgassingsinstallaties. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft toen toegezegd na ruim een maand schriftelijk een stand van zaken omtrent varend ontgassen te doen toekomen, inclusief een actueel beeld ten aanzien van de locaties die nu in ontwikkeling zijn. En daarbij ook de positie van de schipper te betrekken. Op 18 maart jl. heeft de Kamer deze brief (Kamerstuk 31 409, nr. 439) ontvangen en deze leden danken de Minister daarvoor. Deze leden lezen daarin dat de capaciteit om aan een installatie te kunnen ontgassen met name vanaf inwerkingtreding van fase II nog beperkt zal zijn. Hoe beziet de Minister versnelde inwerkingtreding van het fase II verbod in de context van een infrastructuur die daar misschien niet op tijd klaar voor is?

De leden van de NSC-fractie vinden het belangrijk dat het verbod gehandhaafd kan worden en het is voor hen dus ook een geruststelling dat de ILT aangeeft dat zij in staat zijn om te handhaven vanaf de inwerkingtreding en ook van plan zijn dat te doen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat dit ontwerpbesluit het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) wijzigt om varend ontgassen van de stoffen genoemd in fase I van het CDNI-verdrag per 1 juli 2024 in Nederland te verbieden en ook zo snel mogelijk van kracht zijn voor de stoffen genoemd in fase II.

De leden van de BBB-fractie vragen zich af of er rekening wordt gehouden met het faciliteren van voldoende installaties die deze schadelijke stoffen zal opnemen, als alternatief op het ontgassen in de buitenlucht. Deze leden willen daarnaast graag weten in hoeverre deze installaties op een slimme manier verdeeld zijn over scheepvaartroutes in ons land.

De leden van de BBB-fractie zijn benieuwd of er zicht is op de aanvragen van deze installaties, om zo de voortgang van de voorbereiding op het verbod op ontgassen te meten. Het is daarnaast ook van belang om zicht te krijgen waar deze aanvragen gedaan zijn.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie pleiten al jaren voor het aan banden leggen van varend ontgassen. Varend ontgassen zorgt voor onnodige uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en is schadelijk voor schippers, leefomgeving en milieu. Met het inrichten van de benodigde verwerkings-

installaties zouden restladingen veilig afgevangen kunnen worden, waardoor varend ontgassen niet meer nodig is. Deze leden constateren dat er voor het verbod op varend ontgassen breed draagvlak bestaat in zowel de binnenvaartsector als de politiek. Het is spijtig dat het definitieve verbod ondanks deze brede steun zo lang op zich heeft laten wachten. Deze leden danken de Minister, de betrokken sectorpartijen en de decentrale overheden voor hun voorbereidende werk aan de uitvoering van het verbod en roepen op om verder uitstel van nu af aan op geen enkele manier te tolereren en het verbod na inwerkingtreding te handhaven. Deze leden zijn benieuwd of de Minister kan toezeggen dat fase II van het verbod definitief kort na 1 juli 2024 kan ingaan, zoals met dit voorstel wordt beoogd. Kan de Minister dit garanderen?

De leden van de SP-fractie lezen in het ontwerpbesluit voor wijziging van het SAB dat de Minister niet kiest voor gelijktijdige invoering van fase III van het ontgassingsverbod, ondanks de wens die hiertoe bestaat bij provincies en partijen uit de binnenvaart. De Minister wijst in het wijzigingsbesluit op een gebrek aan steun bij andere CDNI-lidstaten en noemt tevens het risico op «grotere en langere heterogeniteit in de regelgeving» (Kamerstuk 31 409, nr. 437, pagina 4). Deze leden zijn van mening dat de Minister een grote kans laat schieten door fase III van het verbod pas jaren later in te voeren en zij vragen hem om uitgebreider toe te lichten welke technische belemmeringen hem dwingen om fase III uit te stellen. Graag de reactie van de Minister hierop.

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister onder meer aanhaalt dat een versnelling van fase III onevenredige investeringen van het bedrijfsleven vergt. Deze leden vragen de Minister wat hij in dat kader heeft gedaan om uitvoering te geven aan de aangenomen motie-Bouchallikht/Alkaya (Kamerstuk 31 409, nr. 344) die oproept om ondersteuning en (co)financiering te verlenen voor het inrichten van verwerkingsinstallaties. Kan de Minister dit toelichten? Ook herinneren deze leden de Minister aan zijn belofte om de financiële lasten van het verbod neer te leggen bij verladers en producenten van de ladingen, in plaats van bij de schippers (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 301). Waarom dan toch overgaan tot uitstel vanwege bedrijfseconomische redenen? Graag de reactie van de Minister hierop.

De leden van de SP-fractie hebben meermaals hun zorgen uitgesproken over het niet tijdig gereed zijn van voldoende ontgassingsinstallaties en bijbehorende steigercapaciteit waar schippers snel hun giftige restladingen op veilige wijze kunnen lozen. Deze zorgen zijn bij deze leden niet verdwenen en ook vanuit de binnenvaartsector worden hier nog steeds veel vragen over gesteld. De Minister heeft meermaals betoogd dat de aanleg van dampverwerkingsinstallaties geen taak is van de overheid, maar van het bedrijfsleven zelf, in de vorm van de eigenaren van de scheepsladingen.

De leden van de SP-fractie juichen het principe «de vervuiler betaalt» toe zolang hiermee wordt bedoeld de verladers c.q. de eigenaren van de scheepsladingen. Toch vragen zij zich af of de Minister wel voldoende middelen tot zijn beschikking heeft om deze doelstelling af te dwingen bij de marktpartijen. Over de tijdige inrichting van ontgassingscapaciteit is in diverse stuurgroepen veel en vaak gesproken tussen overheden en sectorpartijen, maar het aantal uiteindelijk vergunde installaties lijkt zeer beperkt te worden. Had dit proces niet sneller en goedkoper kunnen verlopen indien de overheid zelf de installaties had ingericht en deze tegen betaling aan de verladers ter beschikking had gesteld?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de Minister van 18 maart jongstleden (Kamerstuk 31 409, nr. 439) dat er momenteel twee installaties beschikbaar zijn en dat er op meerdere locaties vergunningaanvragen of proeven lopen, of dat de mogelijkheden hiervoor worden onderzocht. Het is deze leden bekend dat er intensief is gezocht naar extra locaties waar verwerkingsinstallaties kunnen worden vergund en dat valt te prijzen, maar hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat deze inspanningen ook daadwerkelijk leiden tot de beoogde ontgassingscapaciteit van vijf tot tien installaties op drie à vijf locaties die bij het opstellen van de Roadmap Varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 430) nodig werd geacht voor 1 juli 2024?

De leden van de SP-fractie vrezen dat de latere invoering van fase III van het verbod iedere prikkel voor het bedrijfsleven heeft weggenomen om tijdig voor voldoende ontgassingscapaciteit te zorgen. Deelt de Minister deze vrees en is hij bereid om in internationaal verband blijvend te pleiten voor versnelling van fase III van het ontgassingsverbod?

De leden van de SP-fractie zijn tevreden over de belofte van de Minister om overtredingen van het verbod te beboeten bij de opdracht gevende partijen in plaats van bij de uitvoerende schippers. Deze leden vinden het van groot belang dat verladers op basis van hun economische machtspositie de schippers niet kunnen dwingen om het verbod te omzeilen. Houdt de Minister rekening met dit risico en zo ja, zijn handhavende instanties voldoende toegerust om hier uitvoering aan te geven? Graag zouden deze leden zien dat er periodieke rapportages met de Kamer worden gedeeld over de wijze waarop de handhaving verloopt en hoeveel controles hierbij worden uitgevoerd. Is de Minister hiertoe bereid?

De leden van de SP-fractie vernemen van de Minister dat het benodigde netwerk van e-noses dat kan controleren op schadelijke emissies nog in ontwikkeling is. Kan de Minister aangeven wat de inspanningen om tot een dekkend netwerk van snuffelpalen te komen tot op heden hebben opgeleverd? En kan hij tevens aangeven wat de juridische waarde is van de data die door de e-noses worden vergaard? Klopt het dat de snuffelpalen niet kunnen detecteren op meerdere stoffen en er daardoor een groot aantal e-noses nodig is om hierop te kunnen handhaven?

De leden van de SP-fractie hebben, evenals de Minister, waarschuwingen ontvangen van belangenverenigingen uit de binnenvaart over de sluiproutes die er zijn om stoffen «om te nummeren», zodat zij komen te vallen onder de later in te voeren fase III van het verbod. De Minister geeft aan hierover reeds in gesprek te zijn binnen het CDNI. Deze leden maken hieruit op dat voorlopig niet gehandhaafd kan worden op deze potentiële uitwijkmanoeuvre, klopt dat? Tot slot vragen deze leden aan de Minister om te verduidelijken welke gevolgen het duiden van afval dampen als afval of product heeft voor de mogelijkheden om vergunningen voor verwerkingsinstallaties te verstrekken.

II Reactie van de bewindspersoon

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie constateren dat er op dit moment wordt gewerkt aan een dekkende infrastructuur van ontgassingsinstallaties. Tegelijkertijd wordt er door de Minister expliciet toegegeven niet te kunnen inschatten hoeveel schepen er door middel van de wijziging verplicht worden om gebruik te maken van de ontgassingsinstallaties. Daarmee lijkt de Minister zichzelf expliciet tegen te spreken. Het is immers

niet mogelijk te werken aan een dekkende infrastructuur, indien we niet kunnen vaststellen wat exact dekkend is.

1.

Deze leden vragen zich derhalve af hoe die twee uitspraken zich tot elkaar verhouden en wat de Minister als dekkend beschouwt.

Schippers- en verladingsorganisaties hebben berekend dat het voor Fase I- en Fase II-stoffen gaat om ongeveer 3.300 ontgassingenvan op jaarbasis. Sommige data over soorten ontgassingenvan, lading etc. zijn echter (alleen) bekend bij schippers en de verladingsorganisaties die daartoe opdracht hebben gegeven. Het aantal is dus een indicatie. Een tweede aspect dat inwerkt op het aantal ontgassingenvan is de mogelijkheid tot het varen van eenheids-transporten (dedicated varen) of verenigbaar transport (compatibel). Bij dedicated of compatibel varen hoeft er niet ontgast te worden, maar uit concurrentieoverwegingen geven partijen weinig openheid over de mate waarin zij na 1 juli dedicated of compatibel gaan varen. Wat betreft de benodigde ontgas-infrastructuur wordt in de Roadmap uitgegaan van 3 à 5 locaties met in totaal 5 à 10 installaties. Het uitgangspunt is dat er vanaf inwerkingtreding van fase II een basisinfrastructuur bestaat, die verder opgeschaald kan worden naar gelang de vraag.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het standpunt inneemt dat vanwege het langdurige uitstel van de wijziging, deze zou immers al in 2019 van kracht zijn gegaan, er voldoende tijd is geweest voor (lokale) overheden en het bedrijfsleven om zich voor te bereiden op de inwerkingtreding van de wijziging. Echter, de Minister redeneert in dit kader de verkeerde kant op. Juist de langdurige vertraging werpt bij zowel het bedrijfsleven als de (lokale) overheden onzekerheid op en het is om die reden begrijpelijk dat zij niet hebben kunnen investeren in de aanleg van ontgassingsinstallaties.

2.

Deze leden vragen zich af of de overheid van plan is een transitieperiode in te voeren, indien blijkt dat er niet voldoende geïnvesteerd is in de aanleg van ontgassingsinstallaties. Die transitieperiode zou gebruikt moeten worden om het missende aantal ontgassingsinstallaties versneld aan te leggen en om tot die tijd soepeler om te gaan met de handhaving van het verbod.

Een transitieperiode is niet aan de orde. We hebben gezien dat tijdsdruk essentieel is om de vergunningverlening op gang te krijgen. Een (aankondiging van een) transitieperiode zal leiden tot uitstelgedrag bij de totstandkoming van een dekkende ontgas-infrastructuur. Daarvan zullen hoofdzakelijk schippers de dupe worden.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister geen volledig zicht heeft op het aantal benodigde ontgassingsinstallaties.

3.

Deze leden vragen zich derhalve af wat de Minister van plan is te gaan doen, wanneer blijkt dat er daadwerkelijk een tekort aan ontgassingsinstallaties is.

Voor Fase I-stoffen is de verwachting bij zowel vervoerders als verladingsorganisaties dat er geen grote problemen zullen optreden. Door dedicated en compatibel varen zijn veel Fase I-ontgassingenvan te ondervangen. Voor de gevallen waarin toch ontgast moet worden, bijvoorbeeld voorafgaand aan een bezoek aan de scheepswerf voor een reparatie of scheepskeuring, zullen partijen goed moeten samenwerken en afspraken moeten maken

met de exploitanten van ontgassingsinstallaties. Wat betreft Fase II is de verwachting, gezien de voortgang in de vergunningaanvragen en de aanwezigheid van kansrijke locaties in meerdere regio's, dat er bij inwerkingtreding van Fase II een toereikend basisnetwerk is. In de overlegstructuur tussen betrokken partijen (Roadmap) worden signalen hierover uit de markt geregeld besproken.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij dat met het besluit en het versnellen van fase II eindelijk serieuze stappen worden gezet naar een echt verbod op varend ontgassen. Er is geen technische reden waarom dit niet vele jaren eerder had kunnen worden besloten. Nu doorzetten en zo snel mogelijk tot een effectief einde komen aan het ongecontroleerd in de lucht lozen van kankerverwekkende stoffen, is van groot maatschappelijk belang.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich vooral zorgen om de milieukwaliteit en volksgezondheid. Daarvoor is voor vooral van belang dat de emissies ook daadwerkelijk fors naar beneden gaan. Voldoende ontgassingsinstallaties en goede handhaving zijn dan belangrijk, even als het vermijden van verdere vertraging in het verdere proces. Deze leden hebben ook kennisgenomen van de voortgangsbrief van 18 maart (Kamerstuk 31 409, nr. 439) waarin verder wordt ingegaan op de uitrol van ontgassingsinstallaties.

4.

Kan de Minister ingaan op de vraag hoeveel installaties Nederland uiteindelijk nodig heeft, hoeveel we nu hebben, en of het lukt om tijdig voldoende installaties te hebben?

Hoeveel installaties uiteindelijk, bij inwerkingtreding van Fase III in alle CDNI-lidstaten, nodig zijn in Nederland is moeilijk aan te geven. Dit is onder meer afhankelijk van de mate waarin op termijn dedicated en compatibel wordt gevaren en van het aanbod aan ontgassingsinstallaties (vlak) over de grens in Duitsland en België. In de met alle betrokken partijen vastgestelde Roadmap wordt uitgegaan van een netwerk van 3 à 5 locaties met in totaal 5 à 10 installaties dat naar behoefte in de loop der tijd kan worden uitgebreid. Op dit moment kan in Nederland op twee locaties (met in totaal drie ontgas-aansluitingen) ontgast worden. Ook in Duisburg (Duitsland) kan al ontgast worden. Vergunningaanvragen zijn ingediend voor nog eens 2 locaties met in totaal minimaal 3 aansluitingen. Daarnaast zijn er diverse kansrijke locaties in onderzoek. Zoals aangegeven is de verwachting van marktpartijen dat er bij de inwerkingtreding van Fase I geen grote problemen optreden. Bij het moment van inwerkingtreding van Fase II is het waarschijnlijk dat er een basisinfrastructuur bestaat, die vervolgens dus verder opgeschaald kan worden.

Deze leden willen benadrukken dat zij de Minister steunen in zijn stelling dat tijdsdruk nodig is om de uitrol op stoom te krijgen. Om die reden willen deze leden dan ook benadrukken dat verder uitstel of een besluit niet te handhaven, juist de druk eraf haalt. Daarmee ontstaat gelijk een onbalans in de markt waarbij voorlopers worden gestraft.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat stakeholders benadrukken dat bij de toepassing van het principe «de vervuiler betaalt» de rekening naar de ladingeigenaar zou moeten gaan. Deze leden steunen het principe en de consequentie.

5.

Kan de Minister bevestigen dat de kosten niet zullen worden afgewenteld op de zwakste partij in de keten?

In artikel 7.06 van de Uitvoeringsregeling bij het CDNI-verdrag is bepaald dat de verlader de kosten draagt voor het ontgassen, met inbegrip van de eventueel daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen. In het Wijzigingsbesluit SAB is met een nieuw vierde lid bij artikel 45 aangesloten bij die verdeling van de kosten. Daarin is expliciet opgenomen dat de verlader in brede zin de kosten draagt voor het ontgassen bij een installatie. Zoals ook benadrukt tijdens het Tweeminutendebat Maritiem op 26 maart jl. is het doel van het verbod juist om schippers en bemanningsleden te beschermen tegen de negatieve effecten van varend ontgassen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich meer zorgen over de handhaving. Bij alle eerdere discussies over het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel) bleek dat we te maken hebben met een groot handhavingstekort. Te weinig geld, te weinig mensen, te weinig kennis en materieel. Het handhaven op het verbod tot varend ontgassen en de tussenstappen ernaartoe, maakt de taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) groter. Met de start van fase I per 1 juli van dit jaar, zal de ILT inmiddels moeten kunnen beschikken over alle nieuwe middelen en mensen.

6.

Graag ontvangen deze leden een bevestiging hiervan, dan wel een overzicht van wat nog moet gebeuren en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Als op 1 juli 2024 Fase I van het verbod op varend ontgassen van kracht is zal de ILT hierop toezicht houden met de middelen die op dat moment beschikbaar zijn. De ILT werkt momenteel aan capaciteitsuitbreiding voor de handhaving van het ontgasverbod. In de Handhaafbaarheids-Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets heeft de ILT ook een aantal andere voorwaarden gesteld die hiervoor gerealiseerd moeten worden. Met name op de realisatie van een landelijk dekkend e-nose netwerk zijn nog stappen te nemen. Dit vergt o.a. afspraken tussen het ministerie, de ILT en de partij(en) die dit netwerk gaan realiseren, beheren en onderhouden. Op de voorwaarden die de ILT stelt wordt door alle betrokkenen hard gewerkt om die per 1 juli gerealiseerd te hebben.

Tenslotte willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie benadrukken dat zij hechten aan het verwerken van alle schadelijke gassen en dat een snelle implementatie van fase III van groot belang is. Ook als andere landen vertraging oplopen zou Nederland een volledig verbod moeten laten gelden zodra dat technisch mogelijk is. Ook hier geldt weer dat een snel uitrol van een netwerk van ontgassingsinstallaties van groot belang is. Wat deze leden betreft komt er een harde deadline voor fase III, die geldt voor zowel het chemiecluster als de provincies, die de uitrol van ontgassingsinstallaties moeten faciliteren.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het belang van het versneld verbieden van varend ontgassen. Zij wijzen hierbij op de belasting die varend ontgassen met zich meebrengt op het milieu, de gezondheid van bemanning van schepen en de omgeving en omwonenden.

De leden van de NSC-fractie vinden het goed dat er in Nederland wordt gekozen om fase II versneld inwerking te laten treden en tekenen daarbij aan dat zij het belangrijk vinden dat de Minister zich in blijft zetten om de andere CDNI-verdragspartners (CDNI: Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart) te bewegen hierbij het Nederlandse voorbeeld te volgen. Deze leden vragen zich wel af wanneer dit fase II verbod precies in zal gaan. In de stukken zien deze leden dat «er is gekozen om het verbod op de stoffen die in fase II vallen gelijktijdig met of in ieder geval zo snel mogelijk na fase I te laten gelden» (Kamerstuk 31 409, nr. 437, pagina 4). Zij vragen zich af waar de inwerkingtredingsdatum van het fase II verbod van afhangt.

7.

Kan de Minister aangeven om welke redenen het fase II verbod misschien later in werking zal treden dan 1 juli (de beoogde inwerkingtredingsdatum van het fase I verbod)? Speelt een eventueel tekort aan ontgassingsinstallaties daarin een rol?

Een eventueel tekort aan ontgassingsinstallaties speelt geen rol wat betreft een eventuele latere inwerkingtreding van Fase II van het verbod. Het verdere verloop van de procedure tot en met de inwerkingtreding is hoofdzakelijk afhankelijk van drie stappen: deze voorhangprocedure, de advisering door de Raad van State en de nahangprocedure. Bij elke stap kunnen technische, juridische of politieke punten opkomen die nopen tot aanpassing van het ontwerpbesluit. In dat geval is het onvermijdelijk dat de inwerkingtredingsdatum opschuift.

De leden van de NSC-fractie hebben in het commissiedebat Maritiem van 8 februari jongstleden gevraagd naar zorgen over het tijdig vergunnen van ontgassingsinstallaties. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft toen toegezegd na ruim een maand schriftelijk een stand van zaken omtrent varende ontgassen te doen toekomen, inclusief een actueel beeld ten aanzien van de locaties die nu in ontwikkeling zijn. En daarbij ook de positie van de schipper te betrekken. Op 18 maart jl. heeft de Kamer deze brief (Kamerstuk 31 409, nr. 439) ontvangen en deze leden danken de Minister daarvoor. Deze leden lezen daarin dat de capaciteit om aan een installatie te kunnen ontgassen met name vanaf inwerkingtreding van fase II nog beperkt zal zijn.

8.

Hoe beziet de Minister versnelde inwerkingtreding van het fase II verbod in de context van een infrastructuur die daar misschien niet op tijd klaar voor is?

Hoofdrede voor het versneld invoeren van Fase II in Nederland is de milieu- en gezondheidswinst die dat oplevert. Bijkomend voordeel is dat een verbod op Fase II de businesscase voor ontgassingsinstallaties verstevigt. Hoe groter de groep stoffen die niet meer ontgast mogen worden naar de atmosfeer, hoe meer schepen ontgast moeten worden (voor die gevallen waarin niet compatibel of dedicated wordt gevaren). Meer ontgassing betekent een stevigere businesscase voor ontgassingsinstallaties, waardoor het aanbod daarvan groeit. Met het oog op de tijdige totstandkoming van ontgassingsinstallaties is daarom ook al op 17 mei 2023 aangekondigd dat Fase II versneld zou worden (Kamerstuk 31 409, nr. 402). Een uitstel van de inwerkingtreding van Fase II zal de druk op de markt om tijdig voldoende installaties te realiseren, verminderen.

De leden van de NSC-fractie vinden het belangrijk dat het verbod gehandhaafd kan worden en het is voor hen dus ook een geruststelling dat de ILT aangeeft dat zij in staat zijn om te handhaven vanaf de inwerkingtreding en ook van plan zijn dat te doen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat dit ontwerpbesluit het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) wijzigt om varend ontgassen van de stoffen genoemd in fase I van het CDNI-verdrag per 1 juli 2024 in Nederland te verbieden en ook zo snel mogelijk van kracht zijn voor de stoffen genoemd in fase II.

9.

De leden van de BBB-fractie vragen zich af of er rekening wordt gehouden met het faciliteren van voldoende installaties die deze schadelijke stoffen zal opnemen, als alternatief op het ontgassen in de buitenlucht.

Sinds de aankondiging van een nationaal verbod in het voorjaar van 2023 is het bestaande overleg tussen het ministerie en verschillende organisaties (van schippers, markt, verladers, havens, op- en overslagbedrijven, overheden en handhavers) geïntensiveerd en gestructureerd. Het ministerie heeft in samenspraak met deze stakeholders een breed gedragen roadmap vastgesteld om naar een verbod toe te werken. Een belangrijk onderdeel hiervan is het realiseren van een dekkende ontgasinfrastructuur.

10.

Deze leden willen daarnaast graag weten in hoeverre deze installaties op een slimme manier verdeeld zijn over scheepvaartroutes in ons land.

Bij de zoektocht naar geschikte locaties voor ontgassingsinstallaties ligt de focus op plekken langs die vaarwegen en laad- en losgebieden, waar binnenvaarttankschepen veelvuldig gebruik van maken. Daar is de vraag naar ontgassingsinstallaties het grootst en dus is het logisch dat daar het aanbod komt.

11.

De leden van de BBB-fractie zijn benieuwd of er zicht is op de aanvragen van deze installaties, om zo de voortgang van de voorbereiding op het verbod op ontgassen te meten. Het is daarnaast ook van belang om zicht te krijgen waar deze aanvragen gedaan zijn.

In de Kamerbrief (Kamerstuk 31 409, nr. 439) die op 18 maart jl. naar de Kamer is verstuurd is een weergave gegeven van de huidige stand van zaken van (het vergunningstraject voor) locaties voor ontgassingsinstallaties. Volledigheidshalve wordt naar die Kamerbrief verwezen voor zicht op de aanvragen van installaties.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie pleiten al jaren voor het aan banden leggen van varend ontgassen. Varend ontgassen zorgt voor onnodige uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en is schadelijk voor schippers, leefomgeving en milieu. Met het inrichten van de benodigde verwerkingsinstallaties zouden restladingen veilig afgevangen kunnen worden, waardoor varend ontgassen niet meer nodig is. Deze leden constateren dat er voor het verbod op varend ontgassen breed draagvlak bestaat in zowel de binnenvaartsector als de politiek. Het is spijtig dat het definitieve verbod ondanks deze brede steun zo lang op zich heeft laten wachten.

Deze leden danken de Minister, de betrokken sectorpartijen en de decentrale overheden voor hun voorbereidende werk aan de uitvoering van het verbod en roepen op om verder uitstel van nu af aan op geen enkele manier te tolereren en het verbod na inwerkingtreding te handhaven.

12.

Deze leden zijn benieuwd of de Minister kan toezeggen dat fase II van het verbod definitief kort na 1 juli 2024 kan ingaan, zoals met dit voorstel wordt beoogd. Kan de Minister dit garanderen?

Zie ook het antwoord op vraag 7. Het is de bedoeling om het verbod op Fase II zo snel mogelijk na 1 juli in werking te laten treden. Omdat er echter nog cruciale stappen in de procedure dienen te worden doorlopen kunnen er geen garanties worden gegeven.

De leden van de SP-fractie lezen in het ontwerpbesluit voor wijziging van het SAB dat de Minister niet kiest voor gelijktijdige invoering van fase III van het ontgassingsverbod, ondanks de wens die hiertoe bestaat bij provincies en partijen uit de binnenvaart. De Minister wijst in het wijzigingsbesluit op een gebrek aan steun bij andere CDNI-lidstaten en noemt tevens het risico op «grotere en langere heterogeniteit in de regelgeving» (Kamerstuk 31 409, nr. 437, pagina 4).

13.

Deze leden zijn van mening dat de Minister een grote kans laat schieten door fase III van het verbod pas jaren later in te voeren en zij vragen hem om uitgebreider toe te lichten welke technische belemmeringen hem dwingen om fase III uit te stellen. Graag de reactie van de Minister hierop.

Er is geen sprake van uitstel van Fase III. Fases I en II treden in Nederland eerder in werking. Fase III zal inwerkingtreden conform de afspraken binnen het CDNI. Daarvan afwijken zal zorgen voor disproportionele en verstreckende gevolgen voor het functioneren van de markt. Deze gevolgen zijn veel groter dan bij het nationaal invoeren van Fase II. Dat komt mede doordat meerdere stoffen die in Fase II van het verbod vallen, al in (delen van) Duitsland en België zijn verboden.

Hier komt bij dat het invoeren van Fase III een nog verdere opschaling van ontgassingsinstallaties nodig maakt die niet haalbaar is op de korte termijn.

Wel blijft het wenselijk om in het hele CDNI-gebied waar mogelijk te versnellen. Om deze redenen wordt er internationaal gewerkt aan de harmonisatie en versnelling van alle fasen van het verbod, waaronder dus ook fase III. De posities van de verschillende CDNI-lidstaten hierover liggen echter nog uiteen.

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister onder meer aanhaalt dat een versnelling van fase III onevenredige investeringen van het bedrijfsleven vergt.

14.

Deze leden vragen de Minister wat hij in dat kader heeft gedaan om uitvoering te geven aan de aangenomen motie-Bouchallikht/Alkaya (Kamerstuk 31 409, nr. 344) die oproept om ondersteuning en (co)financiering te verlenen voor het inrichten van verwerkingsinstallaties. Kan de Minister dit toelichten?

De ingang om mogelijk subsidie te verkrijgen voor ontgassingsinstallaties is de Europese CEF-T faciliteit. IenW heeft de voorbereidingskosten van een CEF-T subsidieaanvraag door de EVRA (European Vapour Recovery

Association) in 2023 op zich genomen, via een eenmalige subsidiebijdrage. Ook heeft het Ministerie van IenW een letter of support ondertekend. Helaas is deze aanvraag niet gehonoreerd. Daarop heeft de EVRA eind januari 2024 een nieuwe, aangepaste CEF-T aanvraag ingediend. Ook hiervoor heeft IenW een letter of support opgesteld. De beoordeling van deze aanvraag wordt verwacht in juni.

Ook herinneren deze leden de Minister aan zijn belofte om de financiële lasten van het verbod neer te leggen bij verladers en producenten van de ladingen, in plaats van bij de schippers (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 301).

15.

Waarom dan toch overgaan tot uitstel vanwege bedrijfseconomische redenen? Graag de reactie van de Minister hierop.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 13 is er geen sprake van uitstel. Ook Fase III versneld invoeren in Nederland zou betekenen dat Nederland jarenlang uit de pas loopt met de overige CDNI-landen. Gezien de aard van de stoffen in juist Fase III zou dit verstrekking gevolgen hebben voor het functioneren van de markt. Dat is bij Fase I en II niet zo.

De leden van de SP-fractie hebben meermaals hun zorgen uitgesproken over het niet tijdig gereed zijn van voldoende ontgassingsinstallaties en bijbehorende steigercapaciteit waar schippers snel hun giftige restladingen op veilige wijze kunnen lozen. Deze zorgen zijn bij deze leden niet verdwenen en ook vanuit de binnenvaartsector worden hier nog steeds veel vragen over gesteld. De Minister heeft meermaals betoogd dat de aanleg van dampverwerkingsinstallaties geen taak is van de overheid, maar van het bedrijfsleven zelf, in de vorm van de eigenaren van de scheepsladingen.

De leden van de SP-fractie juichen het principe «de vervuiler betaalt» toe zolang hiermee wordt bedoeld de verladers c.q. de eigenaren van de scheepsladingen. Toch vragen zij zich af of de Minister wel voldoende middelen tot zijn beschikking heeft om deze doelstelling af te dwingen bij de marktpartijen. Over de tijdige inrichting van ontgassingscapaciteit is in diverse stuurgroepen veel en vaak gesproken tussen overheden en sectorpartijen, maar het aantal uiteindelijk vergunde installaties lijkt zeer beperkt te worden.

16.

Had dit proces niet sneller en goedkoper kunnen verlopen indien de overheid zelf de installaties had ingericht en deze tegen betaling aan de verladers ter beschikking had gesteld?

Met het inwerkingtreden van het verbod staat de sector conform het verdrag zelf aan de lat voor de verantwoordelijke verwerking van restdampen en dus ook voor het realiseren van ontgassingsinstallaties op daarvoor geschikte locaties. Dit is in lijn met het principe «de vervuiler betaalt». Het realiseren van installaties is geen taak van de Rijksoverheid.

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de Minister van 18 maart jongstleden (Kamerstuk 31 409, nr. 439) dat er momenteel twee installaties beschikbaar zijn en dat er op meerdere locaties vergunningaanvragen of proeven lopen, of dat de mogelijkheden hiervoor worden onderzocht.

17.

Het is deze leden bekend dat er intensief is gezocht naar extra locaties waar verwerkingsinstallaties kunnen worden vergund en dat valt te

prijzen, maar hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat deze inspanningen ook daadwerkelijk leiden tot de beoogde ontgassingscapaciteit van vijf tot tien installaties op drie à vijf locaties die bij het opstellen van de Roadmap Varend ontgassen (Kamerstuk 31 409, nr. 430) nodig werd geacht voor 1 juli 2024?

Het Ministerie van IenW faciliteert het proces om tijdig te komen tot voldoende installaties. Hiervoor is een overlegstructuur in het leven geroepen, waarin partijen gezamenlijk de Roadmap hebben vastgesteld en afstemming plaatsvindt op bestuurlijk niveau, stuurgroepniveau en in werkgroepen. Maar minstens zo belangrijk is het druk houden op het proces, door geen misverstand te laten bestaan over het van kracht worden en handhaven van het verbod (1 juli aanstaande voor Fase I, zo spoedig mogelijk daarna voor Fase II).

De leden van de SP-fractie vrezen dat de latere invoering van fase III van het verbod iedere prikkel voor het bedrijfsleven heeft weggenomen om tijdig voor voldoende ontgassingscapaciteit te zorgen.

18.

Deelt de Minister deze vrees en is hij bereid om in internationaal verband blijvend te pleiten voor versnelling van fase III van het ontgassingsverbod?

De achterliggende gedachte dat Fase III-stoffen zo spoedig mogelijk verboden moeten worden wordt gedeeld, maar dan wel in afstemming met de andere CDNI-lidstaten. Internationaal wordt het gesprek gevoerd over harmonisatie en versnelling van alle fases in het CDNI. Als enige land eerder Fase III verbieden is gezien de termijnen in het CDNI-verdrag onwenselijk en zou verstrekking gevolgen hebben voor het functioneren van de markt.

De leden van de SP-fractie zijn tevreden over de belofte van de Minister om overtredingen van het verbod te beboeten bij de opdracht gevende partijen in plaats van bij de uitvoerende schippers. Deze leden vinden het van groot belang dat verladers op basis van hun economische machtspositie de schippers niet kunnen dwingen om het verbod te omzeilen.

19.

Houdt de Minister rekening met dit risico en zo ja, zijn handhavende instanties voldoende toegerust om hier uitvoering aan te geven?

Door de ILT zal, in samenwerking met partners, vanaf het moment dat Fase I van het CDNI in werking treedt, toezicht worden gehouden op dit verbod. De ILT kan zowel optreden tegen de schipper als de voor het tankschip verantwoordelijke vervoerende onderneming (de exploitant van het tankschip) en de verlader (afzender van de vervoerde partij). De ILT zal daarbij een handhavingsstrategie inzetten, bestaande uit verschillende toepasbare interventies; hierbij rekening houdend met de specifieke feiten en omstandigheden.

Graag zouden deze leden zien dat er periodieke rapportages met de Kamer worden gedeeld over de wijze waarop de handhaving verloopt en hoeveel controles hierbij worden uitgevoerd.

20.

Is de Minister hiertoe bereid?

Aan de ILT is gevraagd om jaarlijks een rapportage op te stellen die inzicht geeft in de handhaving van het verbod op varend ontgassen.

De leden van de SP-fractie vernemen van de Minister dat het benodigde netwerk van e-noses dat kan controleren op schadelijke emissies nog in ontwikkeling is.

21.

Kan de Minister aangeven wat de inspanningen om tot een dekkend netwerk van snuffelpalen te komen tot op heden hebben opgeleverd?

In de HUF toets heeft de ILT, om doeltreffend te handhaven, een aantal voorwaarden gesteld die gerealiseerd moeten worden. Met name op de realisatie van een landelijk dekkend e-nose netwerk zijn nog de nodige stappen te nemen. Momenteel wordt gewerkt aan afspraken tussen het ministerie, de ILT en de partij(en) die dit netwerk gaan realiseren, beheren en onderhouden.

22.

En kan hij tevens aangeven wat de juridische waarde is van de data die door de e-noses worden vergaard?

Gebleken is dat e-nose-detecties, die gekoppeld zijn aan binnenvaarttankschepen, zeer bruikbaar zijn vanuit toezicht. Ze hebben een juridische waarde. Dat is ook onderschreven in de zaken die de meervoudige economische kamer in Amsterdam heeft behandeld.¹ Tegelijk geeft de rechtbank aan dat er daarbij nog aanvullend bewijs moet zijn. Het OM is mede hierop in het hoger beroep gegaan, o.a. vanwege het belangrijke en principiële karakter van de bewijswaarde van de detecties door e-noses.

23.

Klopt het dat de snuffelpalen niet kunnen detecteren op meerdere stoffen en er daardoor een groot aantal e-noses nodig is om hierop te kunnen handhaven?

Een e-nose meet een verandering van luchtsamenstelling. Gelet op het repeterend detecteren door verschillende e-noses wijst dit nadrukkelijk op «het vrijkomen van gassen/dampen» vanaf het gekoppelde tankschip. Een e-nose «zegt» niet om welke stoffen het gaat.

De leden van de SP-fractie hebben, evenals de Minister, waarschuwingen ontvangen van belangenverenigingen uit de binnenvaart over de sluiproutes die er zijn om stoffen «om te nummeren», zodat zij komen te vallen onder de later in te voeren fase III van het verbod.

24.

De Minister geeft aan hierover reeds in gesprek te zijn binnen het CDNI. Deze leden maken hieruit op dat voorlopig niet gehandhaafd kan worden op deze potentiële uitwijkmanoeuvre, klopt dat?

Het verbod zal vanzelfsprekend nageleefd moeten worden. Helaas zullen er altijd partijen zijn die de grenzen van de wet opzoeken. Wanneer een partij moedwillig onjuiste informatie verschaft om de wet te omzeilen bijvoorbeeld over de stof die wordt vervoerd of ontgast is er sprake van een economisch delict. Om de wetgeving te verduidelijken en dit soort potentieel ontwijkgedrag te ontmoedigen heeft Nederland in CDNI-verband een voorstel ingebracht om stofgroepen expliciet en alleen op UN-nummering te benoemen.

25.

¹ ECLI:NL:RBAMS:2024:230 en ECLI:NL:RBAMS:2024:231.

Tot slot vragen deze leden aan de Minister om te verduidelijken welke gevolgen het duiden van afvaldampen als afval of product heeft voor de mogelijkheden om vergunningen voor verwerkingsinstallaties te verstrekken.

Er kan niet op voorhand generiek worden bepaald of restladingdampen de afvalstatus hebben, of niet. Dat moet per concreet geval worden beoordeeld, en die beoordeling ligt bij de houder van de dampen en bij het lokaal bevoegd gezag om te toetsen aan de inhoud van de Kaderrichtlijn Afvalstoffen.