

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2035

Vragen van het lid **Van Kent** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuws dat het verbod op varend ontgassen nu al wordt omzeild* (ingezonden 6 juni 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 juni 2024).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het nieuws dat er wordt gefraudeerd met vrachtbrieven om geldende regionale verboden op varend ontgassen middels omnummering/omkatten te omzeilen?^{1, 2, 3}

Antwoord 1

Inspecteurs van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hebben deze praktijk inzake niet juiste classificatie/indeling (deze manier van indelen van een stof wordt ook wel «omkatten» genoemd) geconstateerd tijdens uitgevoerde inspecties en hierover is gelijk gecommuniceerd met branche-vertegenwoordigers. Deze geluiden worden nu ook uit de sector opgevangen, waarin vermoedens van omkatten worden geuit. De praktijk is dus bekend, en dat het gebeurt is betreurenswaardig. Daarnaast is door de ILT deze materie diverse keren op bijeenkomsten binnen de branche/ sector (met onder andere vervoerende ondernemingen/ bevrachting/ afzenders) kenbaar gemaakt en heeft de ILT aangegeven dat hiertegen opgetreden gaat worden.

Ook is dit signaal door de ILT aan internationale schippers- en verladersorganisaties meegegeven. Het ministerie heeft mede hierom ook voorstellen gedaan binnen het CDNI-verdrag om hierop passende maatregelen te nemen.

Vraag 2

Deelt u de vrees dat deze fraudemogelijkheid na de ingang van het landelijke ontgassingsverbod per 1 juli 2024 alleen maar aantrekkelijker zal worden?

¹ Schuttevaer, 31 mei 2024: «Verbod op varend ontgassen wordt nu omzeild»

² Omroep Gelderland, 30 mei 2024: «Giftige dampen ontgassen mag straks niet meer, maar met deze truc doen schepen het toch»

³ Schuttevaer, 4 juni 2024: «KBN krijgt tiental meldingen van omkatten gevaarlijke stoffen in binnenvaart»

Antwoord 2

Per 1 juli 2024 zal een verbod in gaan op het varend ontgassen van stoffen genoemd in tabel 1 van het CDNI-verdrag; dit binnen Nederland op grond van het Scheepsafvalstoffenbesluit. De verwachting is dat deze stoffen dan voornamelijk als eenheids- of compatibel transport wordt gevaren. Dan hoeft een schip ook niet te ontgassen. Voor deze transporten is het niet aannemelijk dat op grote schaal ontwijkgedrag in classificatie plaatsvindt.

Vraag 3

Deelt u de mening dat deze fraudemogelijkheid schadelijk is voor de sectorbrede wens om te stoppen met varend ontgassen?

Antwoord 3

Deze fraudemogelijkheid is inderdaad schadelijk. De wens om varend ontgassen te beëindigen is inderdaad sectorbreed. Sectorpartijen en brancheorganisaties hebben aangegeven hun leden te informeren over de ontoelaatbaarheid van deze praktijk en zijn zich terdege bewust van de schade voor de hele sector als het verbod op deze manier ontweken wordt door een minderheid.

Vraag 4

Klopt het dat met het ontduiken van een gecontroleerde ontgassing tot wel 40.000 euro kan worden «bespaard» bij een schip met een grote lading?⁴

Antwoord 4

De sector heeft eerder aangegeven dat de kosten tot maximaal 40.000 euro kunnen oplopen als schippers lang zouden moeten wachten om te ontgassen of lang om zouden moeten varen. De verwachting is dat de werkelijke kosten in de meeste gevallen veel lager liggen. De ILT gaat uit van een bedrag van tussen de 10.000 en 15.000 euro.

Vraag 5

Wordt er in de geldende boetesystematiek rekening gehouden met de ernst van overtredingen en de hoogte van de bedragen die partijen per gecontroleerde ontgassing kunnen besparen?

Antwoord 5

Het ministerie gaat niet over de boetesystematiek, dat behoort aan het Openbaar Ministerie toe. Er dient echter onderscheid gemaakt te worden tussen een overtreding op het verbod op varend ontgassen en het vervalsen van de vrachtbrief. In het laatste geval gaat het om fraude.

Vraag 6

Zo ja, kunt u een overzicht geven van de geldende boetesystematiek en deze per categorie afzetten tegenover de bedrijfsmatige kosten van een legale ontgassing?

Antwoord 6

Nee, dit overzicht is niet te geven. Dit hangt af van de specifieke feiten en omstandigheden en is aan het Openbaar Ministerie.

Vraag 7

Zijn de huidige sancties volgens u hoog genoeg om te voorkomen dat het voor partijen goedkoper is om boetes te incasseren dan om te moeten varen voor een legale ontgassing?

Antwoord 7

Het uitgangspunt bij elke wijziging van (milieu) regelgeving is dat aan het verbod wordt voldaan. Gelukkig zie ik hiertoe breed gedragen bereidheid in de sector. De boetes voor niet-naleving moeten hoog genoeg zijn om een overtreding van het verbod te ontmoedigen. Het ministerie en de ILT zijn onder andere om deze reden ook in gesprek met het Openbaar Ministerie om

⁴ NRC, 8 februari 2023: «Te lage boetes maken illegaal ontgassen binnenvaartschepen lucratief»

verhoging van de boetes te bewerkstelligen. Het Openbaar Ministerie heeft dit in behandeling.

Vraag 8

Hoeveel ontgassingsinstallaties zijn inmiddels toegevoegd aan de twee installaties die u noemde in uw beantwoording van 15 april jongstleden?⁵

Antwoord 8

Bij ATM Moerdijk zijn twee installaties in gebruik. In Amsterdam is bij een brandstofterminal een installatie in gebruik die deel uitmaakt van de normale terminaloperatie en die tevens inzetbaar is voor het ontgassen van binnenvaarttankschepen. Of en wanneer deze installatie wordt ingezet voor het ontgassen van schepen van derden, is aan de terminal.

Vraag 9

Kunt u daarnaast aangeven hoeveel vergunningen voor ontgassingsinstallaties zijn aangevraagd of nog in behandeling zijn?

Antwoord 9

ATM Moerdijk heeft een vergunningaanvraag ingediend voor uitbreiding van de bestaande installaties. In de regio Rotterdam is een vergunningaanvraag ingediend voor twee installaties in de Waal-Eemhaven. In Zeeland is een aanvraag ingediend voor een locatie ten noorden van de Kreekraksluizen. In Amsterdam is een ontheffingsaanvraag ingediend voor het doen van proefnemingen. Al deze aanvragen zijn in behandeling. Het bevoegd gezag, doorgaans de provincie en in enkele situaties de gemeente, is verantwoordelijk voor de uitgifte van de vergunningen.

Verder worden in de regio's Amsterdam en Rotterdam en de provincies Zeeland, Flevoland en Gelderland voorbereidende onderzoeken gedaan en/of gesprekken gevoerd in de aanloop naar door initiatienemers mogelijk in te dienen vergunningaanvragen. Hierbij gaat het zowel om openbaar toegankelijke locaties als om installaties op het eigen terrein van bedrijven.

Vraag 10

Wat gaat u ondernemen als blijkt dat de brandstofsector niet bereid is om meer te investeren in ontgassingsfaciliteiten voor schippers?

Antwoord 10

De sector zelf is verantwoordelijk voor de aanleg van ontgassingsinstallaties naar gelang de vraag. Als de sector zijn product door de tankvaart wil laten vervoeren dan hoort daar ook het zorg dragen voor de schoonmaak bij. Dit is zo bepaald in het CDNI-verdrag. De rijksoverheid is primair verantwoordelijk voor wetgeving en handhaving. Ook levert de rijksoverheid brengt partijen binnen de roadmapstructuur bij elkaar waardoor aanvragers bij de juiste bevoegde gezagen vergunningaanvragen kunnen indienen. De rijksoverheid legt zelf geen ontgassingsinstallaties aan.

Vraag 11

Beschikt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over voldoende mankracht, bevoegdheden en instrumenten om het verbod op varend ontgassen per 1 juli 2024 te handhaven?

Antwoord 11

Het toezicht op varend ontgassen zal na 1 juli intensiveren. De ILT zal extra inspecteurs inzetten en krijgt de beschikking over mobiele e-noses die ingezet kunnen worden op plaatsen waar nu geen e-noses langs de vaarweg staan. Per 1 juli zijn echter niet alle punten gerealiseerd die de ILT in haar handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) heeft benoemd. Er is daarentegen sprake van een ingroeimodel waarin stapsgewijs toegewerkt wordt naar een adequate handhaving. De Kamer zal een aparte brief met een reactie op de HUF-toets ontvangen.

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 437

Vraag 12

Zo nee, wat kunt u nog doen om de ILT hierbij te ondersteunen?

Antwoord 12

De ILT zal vanaf inwerkingtreding van het verbod handhaven met de beschikbare middelen. Het verbod zal komende jaren worden uitgebreid en steeds meer stoffen omvatten. Tegelijkertijd breidt de ILT de handhaving uit, bijvoorbeeld door gebruik te maken van meer e-noses langs de vaarweg. Voorts werkt het ministerie en de ILT samen met andere diensten die een handhavingstaak hebben zoals de Politie en Rijkswaterstaat.

Vraag 13

Wat heeft u sinds de publicatie van de handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) varend ontgassen gedaan om tegemoet te komen aan de zorgen die de ILT uitte ten aanzien van het «omkatten van stofnummers»?⁶

Antwoord 13

De punten die in de HUF-toets naar voren zijn gebracht worden uitvoerig besproken en behandeld in de werkgroep «handhaving» onder de roadmap-structuur. Hierin worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt over het overnemen van meldkamerdiensten en e-noses die nu in beheer zijn van provincies. Daarnaast is dit onderwerp besproken met de overige verdragsstaten en is afgesproken om binnen het CDNI-verdrag passende maatregelen te treffen. De Kamer zal een formele reactie op de HUF-toets separaat ontvangen.

⁶ Inspectie Leefomgeving en Transport, 20 november 2023, HUF-toets Scheepsafvalstoffenbesluit (varend ontgassen)