

Vergaderjaar 2023–2024

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 424**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2023

Met deze brief wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van het dossier varende ontgassen. Deze brief gaat in op een aantal onderwerpen:

- Roadmap varende ontgassen
- Stand van zaken aanpassing regelgeving
- Onderzoek best beschikbare technieken
- Toezicht en handhaving

Roadmap varende ontgassen

In de eerdere brief over varende ontgassen van 17 mei 2023 (Kamerstuk 31 409, nr. 402) werd u geïnformeerd over het realiseren van een roadmap. Hierin zijn de afspraken opgenomen over de stappen en (tussen)producten die nodig zijn om tot een voorspoedige invoering van het verbod te komen. Prioritaire onderwerpen opgenomen in deze roadmap zijn de ontwikkeling van regelgeving en handhaving, maar ook het inschatten van effecten op de tankvaartketen en het vergunningsverleningsproces voor ontgassingsinstallaties. De roadmap is inmiddels gereed en behandeld in de stuurgroep van 30 augustus jl. Bij de totstandkoming en uitvoering van de roadmap zijn (vertegenwoordigers van) havenbedrijven, ontgassingsbedrijven, provinciale overheden/IPO, omgevingsdiensten, de ILT, verladers, tankopslagbedrijven en schippersorganisatie betrokken.

In november van dit jaar wordt deze in een bestuurlijk overleg met de betrokken partijen vastgesteld. Na vaststelling zal de roadmap met uw Kamer worden gedeeld. In de tussentijd wordt al volgens de in de roadmap afgesproken werkwijze voortgang geboekt op dit dossier.

Door het eerdere besluit om het verbod per 1 juli 2024 van kracht te laten worden is er duidelijkheid gecreëerd voor de binnenvaartsector. Zowel de verladers die aan de lat staan voor de kosten van ontgassing, als de bedrijven die ontgassingsinstallaties exploiteren kunnen zich nu voorbe-

reiden op deze regelgeving. Het is belangrijk om te benadrukken dat het in het belang van eenieder is om te zorgen dat dit verbod goed en spoedig wordt ingevoerd, en de verwachting van het ministerie is dan ook dat iedereen zijn verantwoordelijkheid hierin neemt. Zo is het nu voornamelijk belangrijk dat er installaties komen en vergunningen worden aangevraagd.

### Voortgang aanpassing regelgeving

#### *Nationale wetgeving*

Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het aanpassen van het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB), om fase I en II van het CDNI-verdrag gelijktijdig van kracht te laten worden. Voor wat betreft de inwerkingtreding van fase I zijn alle procedures afgerond. De wijziging van het SAB om fase II in te laten gaan is in procedure gebracht. De internetconsultatie voor deze wijziging is geëindigd op 16 oktober van dit jaar. Daarna dient de wijziging van het SAB nog voorgelegd te worden voor verschillende toetsingen, aan de Raad van State en ministerraad. Alles is gericht op inwerkingtreding op 1 juli 2024, gelijktijdig met het ingaan van fase 1 van het CDNI. Onderdeel van de procedure is ook een voorhang en nahang bij de Tweede Kamer en Eerste Kamer.

Door verschillende partijen wordt ook aangedrongen op het tegelijkertijd op nationale titel verbieden van alle stoffen uit het CDNI (fase I, II, III). Hoezeer deze wens begrijpelijk is, is het op dit moment een forse opgave om tijdig invulling te geven aan het verbod op het ontgassen van de eerste twee fases van het CDNI. Door vast te houden aan het huidige tijdpad wordt partijen de tijd gegund om voldoende vergunde installaties te realiseren in aanloop naar het verbod. Conform de bepalingen van het verdrag zal fase III in werking treden drie jaar na inwerkingtreding van het CDNI-verdrag in alle Verdragstaten.

#### *Internationale afspraken*

Met het besluit om fase I en II tegelijk inwerking te laten treden loopt NL vooruit op de planning die is 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 te volgen. Deze punten zijn uiteengezet in een brief aan de collega-ministers van het CDNI, naar aanleiding waarvan het onderwerp in de komende CDNI-vergadering wordt geagendeerd.

### Onderzoek best beschikbare technieken

Het verbod op varende ontgassen houdt in dat dampen die anders naar de atmosfeer zouden ontsnappen, behandeld moeten worden in een dampverwerkingsinstallatie. Op emissies van dampverwerkingsinstallaties zijn algemene regels van toepassing zoals emissienormen. Vaste installaties, bijvoorbeeld in raffinaderijen, kunnen aan algemene emissie-eisen voldoen. Door verschillen in procesomstandigheden en beschikbare infrastructuur kunnen niet alle technieken voor mobiele installaties de eisen halen die aan vaste installaties worden gesteld.

Daarom is op verzoek van de betrokken partijen in opdracht van het ministerie een onderzoek gestart naar de best beschikbare technieken (BBT) voor mobiele ontgassingsinstallaties. Op basis van dit onderzoek kunnen vergunningverleners betere afwegingen maken om te komen tot eventuele maatwerkafspraken in een vergunning.

Het definitieve rapport zal naar verwachting eind van dit jaar gereed zijn. Bij dit onderzoek is een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van onder andere de verladers, overheden, schippers en vergunningverleners. Hoewel het onderzoek geen uitspraken doet over specifieke installaties en of deze al dan niet voldoen levert het onderzoek waardevolle data voor het verdere vergunningsverleningsproces. Deze bevoegdheid ligt bij de provincie, in combinatie met de gemeente voor wat betreft de locatie.

#### Toezicht en handhaving

Het gesprek met de ILT en de provincies wordt gevoerd over het inrichten van het toezicht en de afspraken over de inzet van handhavingsmiddelen zoals e-noses. Naar verwachting kunnen ook over dit onderwerp afspraken gemaakt worden in het bestuurlijk overleg eind dit jaar.

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