

Vergaderjaar 2019–2020

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 275**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 april 2020

Tijdens het AO Maritiem van 28 november (eerste termijn, Kamerstuk 29 684, nr. 199) en 3 december 2019 (tweede termijn, Kamerstuk 31 409, nr. 270) heb ik uw Kamer toegezegd terug te zullen komen op enkele specifieke vragen over de implementatie van het verbod op varend ontgassen. Daarnaast heeft u mij op 18 december 2019 verzocht om de Kamer te informeren over de uitvoering van de motie van het lid Laçin c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 263) waarin de regering wordt verzocht alles op alles te zetten om een landelijk verbod op het varend ontgassen van kracht te laten worden op uiterlijk 1 juli 2020. Zowel de beantwoording van de vragen als de uitvoering van de motie zal ik in deze brief behandelen.

### ***Invoering verbod op varend ontgassen***

De Kamercommissie heeft aan mij gevraagd of het mogelijk is om, vooruitlopend op de ratificatie van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI), het verbod op varend ontgassen reeds per 1 juli 2020 te implementeren in Nederland.

Zoals ik tijdens het debat heb aangegeven, deel ik de voortvarendheid waarmee de Kamer het varend ontgassen in Nederland wil verbieden. Met behulp van mijn collega van Buitenlandse Zaken heb ik het verdrag zo spoedig mogelijk laten ratificeren. Deze inzet heeft zijn vruchten afgeworpen, aangezien het ministerie bericht heeft ontvangen dat de akte van aanvaarding op 17 maart jl. digitaal is gedeponereerd bij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Ratificatie van de verdragswijziging is hiermee een feit. Vanwege de gevolgen van het coronavirus zal de materiële neerlegging van de akte op een later moment plaatsvinden. Met de ratificatie door Nederland hoop ik ook de overige verdragsstaten aan te zetten tot spoedige ratificering. Om dit extra kracht bij te zetten zal ik middels een brief mijn buitenlandse ambtgenoten verzoeken om spoedig over te gaan tot ratificering. In de

CDNI-vergadering van 18 december 2019 heeft de Nederlandse delegatie ook het belang van een snelle ratificatie richting de overige delegaties benadrukt en hen verzocht om de ratificatie in eigen land zo spoedig mogelijk te laten gebeuren. Het ministerie zal in contact blijven met de andere verdragsstaten als het gaat om de voortgang van de diverse ratificatieprocessen.

Naast de ratificatie is de benodigde nationale wetgeving inmiddels in procedure gebracht. Het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit ligt momenteel voor advies bij de Raad van State. Verdere stappen die naast ratificatie en de totstandkoming van nationale wetgeving genomen moeten worden zullen worden opgepakt door de taskforce Varend Ontgassen. Ik kom hier later in deze brief nog even op terug.

Na ratificatie en implementatie in nationale wetgeving volgt de inwerking-treding van het verbod. In het CDNI is bepaald dat wijzigingen van het verdrag zes maanden na ratificatie door de laatste verdragsstaat in werking treden. Het is dan ook niet mogelijk om het verbod op varend ontgassen reeds per 1 juli 2020 in werking te laten treden. Tot de inwerking-treding van het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit, is het varend ontgassen gebonden aan voorwaarden zoals deze zijn gesteld in de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN). Varend ontgassen op basis van deze regelgeving heeft geen relatie met de beschikbaarheid van ontgassingsinstallaties die voortvloeit uit het Scheepsafvalstoffenverdrag. Het ADN kent namelijk geen afgifteplicht voor ladingdampen aan installaties, noch bevat het ADN voorschriften voor een verdeling van de kosten van het ontgassen. Dit is wel opgenomen in het aangepaste Scheepsafvalstoffenverdrag.

### ***Toezicht op verbod varend ontgassen***

Op 15, 16, 24 en 25 oktober 2019 voerden de ILT en Rijkswaterstaat in samenwerking met een aantal omgevingsdiensten de verkennende toezichtactie «Varend ontgassen» uit. Door het uitvoeren van deze toezichtsactie heeft de ILT inzicht gekregen in de handhaving op het varend ontgassen, zodat zij bij het van kracht worden het verbod adequaat kan handhaven. Ik heb u met een aparte brief geïnformeerd over de resultaten van deze actie en wat dit betekent voor het toezicht op varend ontgassen. De komende periode zal de ILT meer van deze toezichtsacties houden, waaronder in Zeeland.

### ***Natura 2000 in relatie tot varend ontgassen***

Verder heb ik u toegezegd dat ik zal laten uitzoeken of varend ontgassen is toegestaan in Natura 2000-gebieden. Varend ontgassen heeft geen significante negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebieden. Verstoring-factoren die van belang zijn voor de beoordeling van de effecten van de scheepvaart op de natuur zijn visuele verstoring, verstoring door geluid en mechanische verstoring. Ontgassen van binnenvaartschepen levert geen van deze verstoringfactoren op.

In het voor het IJsselmeergebied opgestelde beheerplan wordt bijvoorbeeld ten aanzien van de beroepsscheepvaart opgemerkt dat uit de toetsing is gebleken dat er geen effecten zijn te verwachten van de huidige beroepsscheepvaart en de autonome ontwikkelingen daarin die het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen zullen belemmeren. Deze activiteit wordt in dat beheerplan dus toegestaan zonder voorwaarden of beperkingen op grond van de Natura 2000 aanwijzing.

### ***Rechterlijke uitspraak over het provinciale ontgassingsverbod***

U heeft aan mij gevraagd wat de gevolgen zijn van de rechterlijke uitspraak waarin de bestuursrechter heeft geoordeeld dat de omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) het verzoek tot handhaving van het provinciale ontgassingsverbod niet naast zich neer mocht leggen. De uitspraak heeft geen gevolgen voor toezicht en handhaving door het Rijk op de bij haar in beheer zijnde wateren omdat daar internationale regelgeving geldt op basis van het Scheepsafvalstoffenverdrag en het ADN. Op die wateren kan alleen een ontgassingsverbod worden opgelegd dat in internationaal verband is overeengekomen, zoals het nu in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen ontgassingsverbod.

In navolging hierop heeft u gevraagd waarom een Tsjechische schipper op de Waal blijkbaar wel is beboet voor het varend ontgassen. In de tweede termijn van het AO Maritiem op 3 december 2019 heb ik u reeds mondeling geïnformeerd over deze betreffende verbaliseringssituatie. In dit specifieke geval werd er varend ontgast op een plek waar dit op grond van het ADN mogelijk is. De schipper heeft bij de ontgassing echter geen gebruik gemaakt van de voor deze ontgassing verplichte vlamkerende roosters.

### ***Voortzetting Taskforce Varend Ontgassen***

In 2018 is door mijn ministerie en de provincies het initiatief genomen voor de oprichting van de Taskforce Varend Ontgassen, waarin overheid en bedrijfsleven gezamenlijk aan de lat staan om het landelijk verbod op varend ontgassen zo soepel mogelijk in te voeren. Het afgelopen jaar heeft de taskforce zich onder andere gericht op vraagstukken omtrent de vergunningverlening van en eisen aan de benodigde ontgassingsinstallaties. Zoals u weet is mij alles aan gelegen om het varend ontgassen zo spoedig mogelijk te beëindigen. Ook in 2020 laat ik graag de taskforce meedenken in de mogelijkheden hiertoe. Deze aanpak is effectief gebleken. Ik ben dan ook verheugd om te melden dat gedeputeerde Dick van der Velde (VVD) van de provincie Zeeland de nieuwe voorzitter van de taskforce is geworden. Samen met de voorzitter heeft het ministerie de resterende vraagstukken in kaart gebracht waarop de taskforce zich de komende periode gaat richten. Zo gaan de deelnemers binnen de taskforce verder met het realiseren van de benodigde ontgassingsinfrastructuur. Hiervoor is het van belang dat er proefontgassing plaatsvinden. Het ministerie zal financieel bijdragen aan het bekostigen van deze proeven.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga