

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

862

Vragen van het lid **Tjeerd de Groot** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Structureel kankerverwekkend gas geloosd in meren Flevoland»* (ingezonden 27 oktober 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 november 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Structureel kankerverwekkend gas geloosd in meren Flevoland»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het eens met de stelling dat het voor het belang van de volksgezondheid en het milieu belangrijk is dat het verbod op varend ontgassen zo spoedig mogelijk landelijk ingaat en effectief wordt gehandhaafd?

Antwoord 2

Ja, daarom zet Nederland zich al enige jaren in om zo snel mogelijk te komen tot een verbod². Recent heb ik hierover een constructief overleg gehad met de gedeputeerden van de provincies Flevoland en Zeeland. We zijn het erover eens dat het varend ontgassen van binnenvaarttankers zo snel mogelijk moet stoppen. Omdat de inwerkingtreding van het verbod afhankelijk is van ratificatie van het CDNI-verdrag (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, ook wel genaamd Scheepsafvalstoffenverdrag. Zie ook het antwoord op vraag 3), hebben we afgesproken om samen met de provincies nog dit jaar met de sector om tafel te gaan om te bespreken hoe zij in aanloop naar het verbod het aantal ontgassingens al kan verminderen. Mogelijkheden hiertoe zijn bijvoorbeeld het gebruik maken van succesvol geteste installaties en het zodanig organiseren van de vervoersstromen dat ontgassen minder tot niet nodig is. Ook verkennen de

¹ Algemeen Dagblad, 25 oktober 2021 (<https://www.ad.nl/binnenland/structureel-kankerverwekkend-gas-geloosd-in-meren-flevoland~a450be06/>)

² Kamerstuk 31 409, nr. 121

deelnemers van de taskforce Varend Ontgassen of voor de financiering gebruik gemaakt kan worden van een EU-subsidie.

Vraag 3

Hoe verklaart u dat, terwijl er een verbod op varend ontgassen is in Flevoland, er toch structureel varend ontgast wordt en op een kaart van het ministerie zelfs wordt aangegeven dat dit wordt gedoogd?

Antwoord 3

Er is geen sprake van een gedoogbeleid. De huidige regelgeving verbiedt ontgassen in bepaalde gebieden en op de naleving daarvan wordt ook toegezien. Hoewel de provinciale verboden op varend ontgassen uit 2015 en 2016 destijds een belangrijke katalysator waren voor de realisatie van de aanpassing van het Scheepsafvalstoffenverdrag, bieden ze helaas geen basis voor handhaving omdat ze niet geldig zijn op Rijkswateren.

Het Rijk en de provincies zijn het er over eens dat dat het varend ontgassen van binnenvaarttankers zo snel mogelijk moet stoppen. Sinds 2013 is Nederland in het Scheepsafvalstoffenverdrag de voortrekker voor uitbreiding van het verbod op varend ontgassen. Om de urgentie van het probleem internationaal te benadrukken, is dankbaar gebruik gemaakt van de provinciale ontgassingsverboden die in 2015 en 2016 in werking traden. Nederland heeft in 2017 overeenstemming bereikt met de andere verdragsstaten om het Scheepsafvalstoffenverdrag uit te breiden met een verbod op het uitstoten van vervluchtigende gevaarlijke stoffen naar de atmosfeer en heeft dit vastgelegd in nationale wetgeving^{3, 4}.

Helaas kan Nederland het verbod niet eigenstandig in werking laten treden. Pas 6 maanden nadat het Scheepsafvalstoffenverdrag is geratificeerd door alle deelnemende landen wordt het verbod van kracht.

In afwachting van deze ratificatie wordt varend ontgassen gereguleerd op grond van de Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (het ADN). Het ADN is gericht op het minimaliseren van veiligheidsrisico's in de nabije omgeving van het schip dat de gevaarlijke stoffen vervoert. Zolang het CDNI verbod nog niet in werking is getreden, regelt het ADN hoe een ontgassing onder voorwaarden kan worden uitgevoerd. Het ADN kent geen ontgassingsverbod. Het stelt alleen veiligheidsvoorwaarden aan het varend ontgassen. Zo mag er niet worden ontgast in dichtbevolkte gebieden en in de nabijheid van bruggen, sluizen en hun voorhavens. Het regelt daarom niet de randvoorwaarden die bij een algemeen verbod nodig zijn. Voor een geheel verbod op ontgassen biedt het ADN geen basis. Op deze regelgeving wordt door de ILT gehandhaafd. Zij voert controleacties uit. In het geval de ILT een overtreding signaleert, treedt zij handhavend op⁵.

De verantwoordelijkheid voor de handhaving van provinciale verordeningen ligt bij de provincies. Het provinciale verbod op varend ontgassen geeft de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek echter geen mandaat om op Rijkswateren te handhaven.

Vraag 4

Was de provincie Flevoland op de hoogte van het bestaan van deze gedoogkaart van het ministerie? Hoe kan deze discrepantie zijn ontstaan volgens u?

Antwoord 4

In 2018 hebben het ministerie en de provincies vooruitlopend op het ingaan van het verbod op varend ontgassen de taskforce «Varend Ontgassen» opgericht. De provincies zijn hierin vertegenwoordigd door het IPO. De bewuste kaart geeft aan waar in Nederland varend ontgassen onder voorwaarden mogelijk is en waar niet. Aangezien er geen sprake is van gedogen (zie antwoord op vraag 3) kan deze kaart niet als gedoogkaart worden betiteld.

³ Kamerstuk 31 409, nr. 121

⁴ Kamerstuk 25 868, nr. 25

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 254

De kaart is na verzending aan de Tweede Kamer besproken in een vergadering van de taskforce «Varend Ontgassen» op 3 oktober 2019⁶. De kaart en bijbehorende analyse zijn vanuit de taskforce voorafgaand aan deze vergadering aan de deelnemers vanuit de IPO waaronder de provincie Flevoland verstuurd.

Vraag 5

In welke provincies is varend gassen, vooruitlopend op het landelijke verbod, reeds verboden?

Antwoord 5

Noord-Brabant, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Holland, Gelderland, Utrecht en Flevoland.

Vraag 6

Bent u het eens met de stelling dat deze provincies niet meer als gedoogd mogen worden aangemeld op kaarten van het ministerie, omdat dit verwarring zaait bij schippers en het gezag van provincies hiermee wordt ondermijnd?

Antwoord 6

De provincies zijn verantwoordelijk voor de handhaving van hun eigen milieuregelgeving. Zij zijn het bevoegde gezag voor activiteiten op provinciale vaarwateren.

De Rijn, de Lek en de Waal en het IJsselmeer zijn echter Rijkswateren waarop de Akte van Mannheim van toepassing is en waarvoor de Minister het bevoegde gezag is. Nieuwe regels voor de zogenaamde «Aktewateren» worden door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gezamenlijk gemaakt. In het kader van de CCR is het Scheepsafvalstoffenverdrag gesloten. Dit verdrag is in juni 2017 gewijzigd, waardoor ook het varend ontgassen verboden kan worden. Na ratificatie en implementatie van deze verdragswijziging zal het varend ontgassen niet alleen in Nederland, maar ook in de vijf andere verdragsstaten verboden zijn.

Er is wel Europese regelgeving van kracht die het ontgassen op alle binnenwateren reguleert (zie ook het antwoord op vraag 3). De ILT heeft met het opstellen van de genoemde kaart proberen helder te maken waar ontgassen verboden is en waar het nog is toegestaan onder de vigerende wetgeving.

Vraag 7

Bent u van mening dat de handhaving op varend ontgassen voldoende op orde is als de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek het acteren op varend ontgassen niet ziet als een taak die bij hen is neergelegd, terwijl de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) daar juist wel een rol voor ziet weggelegd in het handhavingsproces? Kunt u nader duiden hoe deze verwarring is ontstaan?

Antwoord 7

De verantwoordelijkheid voor de handhaving van provinciale verordeningen ligt bij de provincies. Het provinciale verbod op varend ontgassen geeft de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek echter geen mandaat om op Rijkswateren te handhaven.

Op alle binnenwateren geldt momenteel alleen een algemeen ontgassingsverbod voor benzine (UN1203) op grond van een EU-richtlijn. Daar wordt op gehandhaafd door RWS, ILT, havendiensten en politie. De landelijke handhaving op de huidige en toekomstige regelgeving op het gebied van ontgassen is vooralsnog op orde. De provincies moeten erop toezien dat de ontgassingsinstallaties voldoen aan de voorwaarden die het Scheepsafvalstoffenverdrag hieraan stelt.

Toen de provincies hun verboden op varend ontgassen instelden, is via meerdere kanalen en ministeries aan de provincies kenbaar gemaakt dat de provinciale verboden niet geldig zijn op Rijkswateren. Ook is dit destijds aan

⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 254.

de Tweede Kamer gemeld door middel van beantwoording van Kamervragen van de leden Dijkstra en Schonis⁷ en de leden van Gerven en Van Tongeren⁸.

Vraag 8

Kunt u garanderen dat de handhaving wel op orde is voor stoffen waarvan het ontgassen al wel verboden is, te weten benzine, benzeen en benzeenhoudende stoffen?

Antwoord 8

Het ontgassen van benzine is op grond van een EU-richtlijn sinds 2006 verboden. Ook is ontgassen van benzeen en benzeenhoudende stoffen bij bruggen, sluizen en dichtbevolkt gebied niet toegestaan. De landelijke handhaving op de huidige en toekomstige regelgeving op het gebied van ontgassen is voornamelijk op orde: in de wet is geregeld welke organisatie toezicht houdt op de naleving van de huidige en toekomstige wetgeving. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Kunt u een stand-van-zaken geven van de ratificatie van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI)? Welke stappen heeft Nederland gezet om de laatste landen over de streep te trekken?

Antwoord 9

Alle landen zijn het inhoudelijk eens over het feit dat er een ontgasverbod dient te komen. Volgens de laatste berichtgeving moeten België, Frankrijk en Zwitserland de verdragswijziging nog ratificeren. België heeft deze maand aangegeven dat zij naar verwachting begin 2022 de procedure zal hebben afgerond. Enkel het Waalse gewest dient nog te ratificeren. Frankrijk heeft aangegeven medio 2022 te zullen ratificeren. Om ervoor te zorgen dat Frankrijk de vaart erin houdt, zal ik nog persoonlijk overleg voeren met de Franse gedelegeerde Minister van Verkeer. Zwitserland heeft aangegeven eind 2023 te zullen ratificeren. Zowel op ambtelijk, diplomatiek als op ministerieel niveau wordt er vanuit Nederland voortdurend aandacht gevraagd voor een spoedige ratificatie. In de laatste CDNI vergadering van begin november is hier weer aandacht voor gevraagd. Afgelopen zomer hebben de Nederlandse ambassades de bevoegde instanties in deze landen bezocht en onze boodschap van een spoedige ratificatie overgebracht.

Vraag 10

Bent u van mening dat als het verdrag nu de laatste ratificatie zou ontvangen en het verbod over zes maanden in zou moeten gaan, er voldoende ontgassingsinstallaties zijn om een werkbaar alternatief te zijn voor schippers voor het varend ontgassen? Zo nee, welke stappen moeten hier nog voor worden gezet?

Antwoord 10

Het is aan de sector, als gebruiker, om te bepalen of er voldoende ontgassingsinstallaties zijn. Vanuit de taskforce Varend Ontgassen (waarin naast het ministerie en de provincies ook de brancheorganisaties in de petrochemie, de binnenvaart en de havens participeren) wordt de sector ondersteund in deze behoeftebepaling door het uitvoeren van proeven met mobiele ontgassingsinstallaties. Het ministerie heeft hiervoor destijds budget beschikbaar gesteld. Er zijn op dit moment vijf installaties getest, verspreid over de door de sector gewenste locaties, zoals Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. De installaties zijn getest met een aantal stoffen die straks onder het verbod vallen, zoals nafta en ethanol. Deze installaties kunnen op dit moment worden vergund om te ontgassen voor deze stoffen als daarvoor een aanvraag wordt ingediend.

De komende periode worden er nog meer proeven met deze installaties uitgevoerd met andere stoffen. De meest snelle manier om te worden vergund is wanneer deze installaties hun activiteiten gaan aanbieden bij bestaande (overslag)bedrijven die hiervoor een uitbreiding van de huidige

⁷ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2223

⁸ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1474

vergunning kunnen aanvragen. Voor ontgassen op openbare kades moet nu nog individueel ontheffing worden verleend. In de taskforce wordt gewerkt aan een specifiek vergunningenkader voor de situatie waarbij op een openbare kade met behulp van een mobiele installatie wordt ontgast. Of dit voldoende is bij het van kracht worden van een verbod moet blijken uit de behoefte van de sector. Naast het gebruik maken van een ontgassingsinstallatie kan de sector er immers ook voor kiezen om vaker dezelfde of verenigbare lading te vervoeren. Dan hoeft er niet te worden ontgast en kan men de kosten van een ontgassing besparen.

Omdat er nog geen verplichting bestaat om de ladingdampen af te geven, is er weinig animo om reeds gebruik te maken van deze installaties. Ik heb daarom met de gedeputeerden van Flevoland en Zeeland afgesproken om met de sector om tafel te gaan om te bespreken hoe de sector in aanloop naar het verbod het aantal ontgassingen al kan verminderen. Mogelijkheden hiertoe zijn bijvoorbeeld het gebruik maken van succesvol geteste installaties en het zodanig organiseren van de vervoersstromen dat ontgassen minder tot niet nodig is. Ook verkennen de deelnemers van de taskforce Varend Ontgassen of voor de financiering gebruik gemaakt kan worden van een EU-subsidie.

Vraag 11

Bent u van mening dat de handhavingscapaciteit en -structuur, inclusief netwerk van e-noses, voldoende op orde zijn voor het ingaan van het verbod?

Antwoord 11

De handhavingscapaciteit en -structuur op het gebied van de huidige ontgassingsregelgeving is vooralsnog op orde: in de wet is geregeld welke organisatie toezicht houdt op de naleving van de huidige en toekomstige wetgeving. De ILT ziet toe op de naleving van de verboden. Tevens bereidt de ILT zich samen met omgevingsdiensten en Rijkswaterstaat voor op de inwerkingtreding van het CDNI door meer samen te werken, gegevens uit te wisselen en meer gebruik te maken van e-noses en drones. Het signaal van de e-nose heeft tot nu toe altijd geleid tot een geconstateerde overtreding. De plaatsing van e-noses wordt gedaan door de provincies, omdat deze door de provincies en omgevingsdiensten ook worden gebruikt voor het toezicht houden op andersoortige activiteiten, zoals geuroverlast van bedrijven. E-noses kunnen een bijdrage leveren aan de monitoring en signalering van varend ontgassen, maar zijn minder effectief langs groot open water, zoals het IJsselmeer omdat het bereik van e-noses beperkt is. Een mobiele e-nose daarentegen is weliswaar geen structurele oplossing in het kader van monitoring, maar zou wel behulpzaam kunnen zijn bij toezicht op open water.

Vraag 12

Kunt u de Kamer vóór het commissiedebat Maritiem een overzicht doen toekomen met alle laatste ontwikkelingen op dit gebied, waaronder welke stappen zijn gezet om klaar te zijn voor het verbod?

Antwoord 12

In de verzamelbrief voorafgaand aan het commissiedebat zal hier aandacht aan worden besteed.