



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2023/300597

Uw kenmerk
2023Z16413

Bijlage(n)
1

Datum 24 oktober 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen over varende ontgassen

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt uw Kamer de antwoorden op de vragen van het lid Alkaya (SP) over het nieuws dat schippers vrezen voor een tekort aan ontgassingsinstallaties.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

2023Z16413

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten 'Schippers vrezen tekort aan installaties om tanks te legen' en 'Ministerie wil verbod op varende ontgassen versnellen'?

Ons kenmerk
IenW/BSK-2023/300597

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u zich voorstellen dat schippers met het oog op de deadline van 1 juli 2024 bezorgd zijn over het ontbreken van voldoende ontgassingsinstallaties?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u een overzicht geven van de inspanningen die overheidspartijen momenteel verrichten om voor ingang van het verbod te zorgen voor voldoende ontgassingsinstallaties?

Antwoord 3

In de voorbereiding op fase 1 en 2 van het verbod op basis van het CDNI-verdrag ligt er een gedeelde verantwoordelijkheid bij de Rijksoverheid, bevoegde gezagen, verladers, exploitanten van ontgassingsinstallaties en de binnenvaartsector. Al deze partijen hebben specifieke taken. Het is niet aan de Rijksoverheid om in de bevoegdheid te treden van andere overheden of om acties uit te voeren die de markt moet nemen om zich voor te bereiden op het verbod.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de vereiste regelgeving voor fase 2 van het verbod voor en staat aan de lat voor het inrichten van handhaving en toezicht. Het ministerie legt zelf geen installaties aan. Wel is het ministerie op alle niveaus in gesprek met vertegenwoordigers van schippers, verladers, haven- en tankopslagbedrijven, exploitanten van ontgassingsinstallaties en provincies en omgevingsdiensten om deze voorbereiding te faciliteren.

Vraag 4

Op welke wijze worden schippers en de verladersbranche betrokken bij de opbouw van de beoogde ontgassingsinfrastructuur?

Antwoord 4

Het ministerie betreft relevante stakeholders actief op alle niveaus. Brancheorganisaties KBN, VNCI, VEMOBIN en VOTOB worden betrokken in werkgroepen waarin het verbod wordt voorbereid. Acties die worden opgepakt hebben bijvoorbeeld betrekking op noodzakelijke aanpassingen in de tankvaartketen, de vereisten aan vergunningverlening voor ontgassingsinstallaties en de inschatting van het aantal benodigde installaties. Deze organisaties zijn verenigd in een stuurgroep die door het ministerie wordt voorgezeten. Bovendien is er periodiek overleg op bestuurlijk niveau met deze partijen. Zo wordt er in november een bestuurlijk overleg georganiseerd om de voortgang te bespreken op verschillende onderwerpen. De Kamer zal over de uitkomst van dit overleg worden geïnformeerd.

Vraag 5

Hoe vordert het opstellen van de door u aangekondigde Roadmap Varend Ontgassen?

Antwoord 5

In de zomer heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de relevante stakeholders een gedragen roadmap geformuleerd met specifieke taken voor de verschillende partijen, gekoppeld aan een tijdspad. Hoewel de roadmap formeel nog in concept is, zijn er reeds vier werkgroepen aan de slag gegaan met het uitvoeren van taken in de roadmap. Tijdens het bestuurlijk overleg in november zal vaststelling van de roadmap geagendeerd worden. Na het bestuurlijk overleg zal de roadmap met de Kamer worden gedeeld.

Vraag 6

Met welke maatregelen wilt u ervoor zorgen dat de financiële lasten van het verbod komen te liggen bij verladers en producenten van ladingen, in plaats van bij de schippers?

Antwoord 6

Met het Koninklijk Besluit waarin de inwerkingtreding van de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) op uiterlijk 1 juli 2024 is vastgesteld, treden ook de bepalingen in het SAB in werking die regelen dat financiële lasten van het verbod bij de verladers en producenten van ladingen liggen.

Vraag 7

Kunt u een overzicht geven van het aantal ontgassingsinstallaties dat is aangevraagd en kunt u daarbij tevens aangeven welke hiervan reeds zijn gerealiseerd of vergund?

Antwoord 7

De provincies zijn het bevoegde gezag voor vergunningverlening van ontgassingsinstallaties. Zij hebben samen met de omgevingsdiensten het beste zicht op de aanvragen. De kwestie van vergunningverlening is ook onderdeel van gesprek in één van de werkgroepen die zijn geïnitieerd. Naast het hebben van installaties om te ontgassen bestaat ook de mogelijkheid om meer dedicated en compatibel te varen, waardoor ontgassen niet nodig is. De sector onderzoekt in hoeverre overgegaan kan worden naar dedicated en compatibel varen. Voorts maakt de sector onderling afspraken om aan de verplichtingen van het verbod te kunnen voldoen.

Vraag 8

Op welke locaties komen de voorgenomen ontgassingsinstallaties?

Antwoord 8

In de werkgroepen wordt gekeken naar de (potentiële) beschikbare locaties van installaties. Omdat de beschikbare ruimte schaars is, zijn ook de havenbedrijven, verladers, tankopslagbedrijven en de binnenvaartsector gevraagd aan te sluiten bij dit proces. Daarnaast zijn verladers bij uitstek in de positie om afspraken te maken over dedicated of compatibel te varen waardoor ontgassen niet nodig is.

Vraag 9

Kunt u garanderen dat het lukt om tijdig voldoende ontgassingsinstallaties in te richten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 9

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is al enkele jaren in overleg met de sector over dit dossier. Naar aanleiding van de wensen van de maatschappij en de sectoren is er duidelijkheid gecreëerd omtrent de inwerkingtreding van het verbod: uiterlijk 1 juli 2024 gaat het verbod op het varend ontgassen van de stoffen uit fasen 1 en 2 van het CDNI-verdrag in. Het is nu aan de sectorpartijen om afspraken te gaan maken hoe zij invulling geven aan het voldoen aan dit verbod. Verladers en schippersorganisaties geven aan dat een deel van de stoffen (vrijwel) volledig dedicated vervoerd kan worden, waardoor voor deze stoffen niet meer ontgast hoeft te worden. De verwachting is dat zij ook afspraken gaan maken met ondernemers die ontgassingsinstallaties willen exploiteren.

Ons kenmerk

IenW/BSK-2023/300597

Vraag 10

Per wanneer wilt u het verbod op ontgassen volledig invoeren door ook Fase 3 in te laten gaan?

Antwoord 10

Dit is in het CDNI-verdrag vastgelegd. Het CDNI-verdrag treedt officieel in werking op de eerste dag van de zesde maand volgend op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring. Drie jaar na deze datum treedt fase 3 van het ontgassingsverbod in werking.

Vraag 11

Beschikken decentrale overheden en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over voldoende bestuurlijke bevoegdheden en personele capaciteit om fasen 1 en 2 van het verbod per 1 juli 2024 te handhaven?

Antwoord 11

De ILT concludeerde eerder dat het versneld invoeren van fase 1 handhaafbaar en uitvoerbaar was. Voorts voert de ILT op dit moment een handhaafbaarheids- uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uit op het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit waarin fase 2 van het verbod op varend ontgassen in Nederland wordt ingevoerd. In deze HUF-toets geeft de ILT aan welke personele capaciteit en bevoegdheden de inspectie nodig heeft om het verbod op fase 2 effectief te kunnen handhaven. De HUF-toets en handhavingsstrategie wordt in november 2023 verwacht.