

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van ...

tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de versnelling van de gefaseerde invoering van een verbod op varende ontgassen op de binnenwateren

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ..., nr. IenW/BSK-..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 6.6 en 6.7 van de Waterwet en de artikelen 8.42 en 9.5.2 van de Wet milieubeheer;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. ...);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Na artikel 45, tweede lid, van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. De dampen van de goederen vermeld in Tabel II van aanhangsel IIIa bij het verdrag mogen niet in de atmosfeer uitgestoten worden, tenzij aan de voorwaarden bedoeld in onderdeel A, eerste lid, van aanhangsel IIIa wordt voldaan. De dampen van deze goederen moeten worden ontgast als bedoeld in het tweede lid, tenzij anders wordt bepaald in artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling.

4. De kosten voor de ontgassing bedoeld in het vierde lid worden verdeeld overeenkomstig artikel 7.06 van de Uitvoeringsregeling.

Artikel II

1. Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, doch niet eerder dan 1 juli 2024.
2. Het in artikel I van dit besluit bedoelde derde en vierde lid van artikel 45 van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart vervallen op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

CONCEPT

Toelichting

1. Inleiding

Dit besluit wijzigt artikel 45 van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (hierna: SAB). Na inwerkingtreding van het besluit van 28 mei 2020¹ (hierna: het Wijzigingsbesluit SAB) is in artikel 45 van het SAB het verbod op varend ontgassen door tankschepen geregeld.

Het Wijzigingsbesluit SAB diende ter implementatie van een op 22 juni 2017 aangenomen wijziging (Besluit CDNI 2017-I-4) (Trb 2018, 23) van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (hierna: CDNI-verdrag). De inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit SAB was in eerste instantie afhankelijk gesteld van de ratificatie van de wijziging van het CDNI-verdrag door de andere verdragspartijen. Met het Besluit van 15 mei 2023 is nu geregeld dat het ontgassingsverbod ongeacht de ratificatievoortgang uiterlijk op 1 juli 2024 gefaseerd van kracht wordt.² Aanleiding voor dit laatste besluit was dat de ratificatie van de wijziging van het CDNI-verdrag in verschillende verdragstaten substantiële vertraging heeft opgelopen en langer uitstel om diverse redenen in Nederland ongewenst is.³

De inwerkingtreding van het ontgassingsverbod is, zoals ook al is toegelicht onder punt 1.3 van de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit SAB verdeeld in drie fasen, waarbij telkens meer dampen van goederen onder het verbod komen te vallen. Fase I betreft de dampen van stoffen die al onder de EU-richtlijn 94/63/EG⁴ vallen, met daar aan toegevoegd benzeen. Fase II betreft de bijzonder schadelijke dampen van stoffen die meer dan 10% benzeenhoudend zijn. Fase III betreft de dampen van stoffen die zijn geïdentificeerd in de lijst van 25 meest vervoerde stoffen.⁵ Fase I gaat, zoals al opgemerkt, uiterlijk 1 juli 2024 in Nederland in. Fase II was op grond van het verdrag voorzien voor twee jaar na inwerkingtreding van fase I op grond van het verdrag en fase III voor drie jaar na inwerkingtreding van fase I.

De gefaseerde inwerkingtreding is onderdeel van het CDNI-verdrag. Met de onderhavige wijziging van artikel 45 van het SAB wordt echter beoogd dat op nationaal niveau, vooruitlopend op de inwerkingtreding van fase II op grond van het verdrag, een verbod geldt voor de stoffen die onderdeel zijn van fase II. De bedoeling is dat deze uitbreiding gelijktijdig met of zo snel mogelijk na fase I van het verbod in Nederland in werking treedt.

2. Inhoud van dit besluit en verhouding met internationale recht

Onderdeel van het CDNI-verdrag is de Uitvoeringsregeling. Daarin worden de nadere details geregeld die betrekking hebben op het verdrag. Bij de wijziging van het CDNI-verdrag waarmee het ontgasverbod wordt geïntroduceerd zijn in de Uitvoeringsregeling ook overgangsbepalingen opgenomen. Die overgangsbepalingen bevatten de hierboven beschreven gefaseerde inwerkingtreding. Het doel van de gefaseerde inwerkingtreding

¹ Besluit van 28 mei 2020 tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de invoering van een ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) (Stb. 2020, 170)

² Besluit van 15 mei 2023, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit van 28 mei 2020 tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de invoering van een ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) (Stb. 2023, 200).

³ Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het besluit van 15 mei 2023 (zie voetnoot 1).

⁴ Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations (PbEG 1994, L 365). Deze richtlijn heeft tot doel om de veiligheid van opslag en distributie van motorbrandstoffen te borgen. Het CDNI sluit daarop aan, maar is gericht op de bescherming van het milieu door middel van het voorkomen, inzamelen en verwerken van scheepsafval.

⁵ Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures*. CEFIC SCGTRS.

was een balans vinden tussen een snelle invoering van het verbod en het voldoende tijd houden voor het bouwen van ontgassingsinstallaties.

Gezien de in Nederland breed gedragen wens om niet te wachten op de in het CDNI-verdrag bepaalde inwerkingtredingsdatum van fase II is er voor gekozen om het verbod op de stoffen die in fase II vallen gelijktijdig met of in ieder geval zo snel mogelijk na fase I te laten gelden. De bepalingen daartoe worden toegevoegd in artikel 45 van het SAB. De wens voor een verbod is duidelijk te merken in contacten met de sector en uit positieve reacties op de kamerbrief waarin de intentie is aangekondigd om in Nederland fasen I en II samen te voegen.⁶ Ook in de Tweede Kamer is duidelijk gebleken dat de wens bestaat om fasen I en II samen te voegen.⁷ De huidige urgentie komt vooral voort uit de substantiële vertraging die is opgelopen voordat de wijziging van het CDNI-verdrag en daarmee fase I in werking treedt doordat de ratificatie in de andere verdragsstaten langer duurt dan verwacht. Bij het op initiatief van Nederland sluiten van het verdrag werd uitgegaan van een aanzienlijk snellere ratificatie, wat de gefaseerde inwerkingtreding wenselijk maakte. In de huidige situatie valt die afweging anders uit en is het zeer wenselijk de gefaseerde inwerkingtreding te versnellen.

Op dit moment zijn er al meerdere lokale en provinciale verboden op varend ontgassen. Door op grond van het SAB meer stoffen sneller onder het verbod op varend ontgassen te laten vallen, komt er ook gewenste duidelijkheid in de huidige situatie van verschillende regionale verboden op verschillende plekken in Nederland.

Om met betrekking tot de verdeling van kosten aan te sluiten bij de uitgangspunten van het CDNI-verdrag, wordt bij deze wijziging een artikellid opgenomen waarmee expliciet wordt aangesloten bij die manier van het verdelen van kosten.

3. (Financiële) gevolgen van dit besluit

Onder punt 1.7 van de toelichting bij het Wijzigingsbesluit SAB wordt uitvoerig ingegaan op de nalevingskosten die te verwachten zijn bij het verbod op varend ontgassen. Om die reden volgen hier onder slechts enkele opmerkingen.

a. Gevolgen voor scheepvaart

Het verbod geldt voor alle schepen die in Nederland varen. De noodzaak tot ontgassen kan echter worden weggenomen door 'dedicated' te gaan varen, waarbij telkens dezelfde lading wordt vervoerd. Daardoor is het niet goed in te schatten hoeveel meer schepen door deze wijziging verplicht zijn om gebruik te maken van ontgasinstallaties. Het CDNI-verdrag bepaalt daarnaast in artikel 8 dat de kosten van de het ontgassen zelf niet bij de schipper, maar bij de eigenaar van de lading terecht komen. Dat komt ook terug in het met deze wijziging toegevoegde vierde lid bij artikel 45 van het SAB. Voor de schepen die gebruik moeten maken van een ontgasinstallatie zullen er echter wel gevolgen zijn. Om te ontgassen bij een installatie zal er namelijk sprake zijn van omvaartijd om bij een installatie te komen en wachttijd tijdens een ontgassing.

b. Gevolgen voor installaties

Deze wijziging heeft tot doel dat de stoffen die in fase II vallen niet meer naar de atmosfeer ontgast mogen worden. De enige manier die overblijft om de stoffen op een legale manier uit de tank te krijgen, is deze aanbieden bij een ontgasinstallatie. Deze installaties moeten tijdig vergund en gerealiseerd worden. Op dit moment wordt er gewerkt aan de totstandkoming van een dekkende infrastructuur van ontgasinstallaties.

4. Toezicht en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is op grond van artikel 9.5.2 Wet milieubeheer jo. artikel 18.2b Wet milieubeheer jo. het Besluit aanwijzing VROM-ambtenaren belast met het toezicht op artikel 45 van het SAB met betrekking tot het verbod op ontgassen.

Door de ILT is een Handhavings-, Uitvoerings- en Fraudebestendigheidstoets uitgevoerd en ...

⁶ Kamerbrief van 17 mei 2023, 'Stand van zaken varend ontgassen', nr. 31409-402.

⁷ Verslag commissiedebat maritiem van 30 mei 2023, nr. 31409-408.

5. Voorhang, nahang en internetconsultatie

Dit besluit moet overeenkomstig artikel 6.25, tweede lid, van de Waterwet en artikel 21.6, vierde en vijfde lid, van de Wet milieubeheer, worden voor- en nagehangen bij de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal. Het ontwerpbesluit heeft van ... tot ... voorgehangen bij beide Kamers en is gelijktijdig bekendgemaakt door middel van publicatie in de Staatscourant. Dit heeft ... geleid tot wijzigingen van het besluit.

Er heeft een internetconsultatie plaatsgevonden met betrekking tot dit wijzigingsbesluit.
...

6. Inwerkingtreding

Er wordt naar gestreefd om dit besluit op 1 juli 2024, of zo spoedig mogelijk daarna in werking te laten treden. Mede met het oog op de verplichting tot nahang en de samenhang met het Wijzigingsbesluit SAB is het niet goed mogelijk op dit moment al een precies moment van inwerkingtreding op te nemen in dit besluit. Daarom zal de inwerkingtreding per apart koninklijk besluit plaatsvinden.

Bij de inwerkingtreding wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de voor wetgeving vastgestelde vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn. Gezien het spoedeisende belang van dit besluit bestaat de kans dat daarvan wordt afgeweken.

Wanneer fase II van het verbod uit het verdrag in werking is getreden, is het verbod op die specifieke stoffen op nationaal niveau en daarmee deze wijziging van artikel 45 van het SAB niet meer nodig. Daarom is opgenomen dat bij koninklijk besluit zal worden bepaald wanneer de toegevoegde artikelliden zullen vervallen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers