

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart voor samenvoeging fasen I en II verbod varende ontgassen

(Internetconsultatie van 18 september tot en met 16 oktober 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart. Met de wijziging wordt het verbod op varende ontgassen uitgebreid. Het verbod op het ontgassen van stoffen genoemd in fase 1 van het CDNI-verdrag zal op 1 juli 2024 of zoveel eerder indien mogelijk in werking treden. Deze voorgestelde wijziging betreft het verbod op het ongecontroleerd ontgassen van stoffen uit fase II van dit verdrag, op of zo snel mogelijk na 1 juli 2024."

Doel

Het doel van de regeling is zo snel mogelijk tot een geldend verbod op varende ontgassen te komen voor meer stoffen dan op grond van de huidige regelgeving het geval is. Als wordt gewacht op de inwerkingtreding van het verbod op de stoffen die zijn opgenomen in het CDNI-verdrag, dan gaat het varende ontgassen van die stoffen langer door dan gewenst en beoogd toen het CDNI-verdrag werd gesloten.

Voor wie belangrijk

- Schippers, andere leden van de bemanning en eigenaren van binnenvaartschepen die te maken hebben met varende ontgassen;
- Verladere van stoffen die onder het verbod vallen;
- Exploitanten van ontgasinstallaties;
- Omwonenden van gebieden waar op dit moment varende ontgast wordt.

Wat verandert er?

Door de wijziging is er sneller een verbod op het varende ontgassen van bepaalde stoffen, dan op grond van het CDNI-verdrag is voorzien. Dat zorgt er voor dat er sneller een einde komt aan een praktijk die schadelijk is voor mens en milieu. Tegelijkertijd stimuleert het verbod tot het sneller nemen van maatregelen die varende ontgassen onnodig maken of maatregelen die aanzetten tot het ontgassen bij ontgasinstallaties

De reacties

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 13 reacties ingediend, hiervan zijn er 11 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en brancheorganisaties, waaronder: North Sea Port, VaMoNa BV, Vemobin - VNCI – Votob, Koninklijke Binnenvaart Nederland (ca 38 % van de reacties);
- Particulieren (ca 46 % van de reacties);
- Overige indieners, te weten: SP Provinciale Staten Gelderland, Werkgroep Juridisch Ontgassen (ca 16 % van de reacties);

1. Algemeen beeld van de reacties

- De reacties gericht op de doelstelling van de Regeling zijn voor het overgrote deel positief. Wel wordt er door een groot aantal indieners kritische vragen gesteld, en gewezen op de benodigde randvoorwaarden voor de invoering.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Te vervullen randvoorwaarden voor de invoering van de Regeling;
- Overige opmerkingen en suggesties

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Randvoorwaarden voor invoering

- Op dit moment zijn de betreffende aanbieders niet in staat om tegelijk te voldoen aan alle milieutechnische eisen;
- Het CDNI-verdrag stelt dat de eigenaar of de verlader de ontgassing betaalt. De vraag is of schippers de garantie krijgen dat zij niet voor de kosten opdraaien;
- Er dienen middelen vrij te komen om versneld gecertificeerde ontgassingsinstallaties te bouwen;
- Het huidige beleid waarbij ieder alternatief meteen moet voldoen aan de huidige norm voor bestaande installaties werpt een onnodig hoge drempel voor nieuwe toetreders op;
- Essentiële randvoorwaarden voor het opzetten van de infrastructuur voor ontgassingsinstallaties ontbreken nog steeds, daarom is het de vraag of er op 1 juli 2024 voldoende en bruikbare infrastructuur beschikbaar is;
- Het ontbreekt aan locaties waar deze mobiele installaties geplaatst kunnen worden;
- Naast de NOx emissies speelt ook stikstofdepositie een rol. Mogelijke dienstverleners raken verstrikt in het web van vergunningen;
- De gedachte dat enkel het invoeren van een verbod leidt tot daling van de emissies is naïef, een verbod zonder handhaving daarvan heeft geen zin;

- Er wordt getwijfeld aan het feit of alle noodzakelijke juridische stappen voor het invoeren van de Regeling al zijn genomen.

Overige opmerkingen en suggesties

- Gevraagd wordt om een onderzoek naar de milieu impact van het dedicated maken van schepen door deze aanpassing, daar schepen veel meer leegvaart zullen hebben door deze aanpassing. Leegvaart is per definitie slecht voor het milieu;
- Naast ontgassen is er ook het ventileren van de ladingtanks. Gevraagd wordt of dit ventileren straks op elke willekeurige locatie in NL kan plaatsvinden en welke regels hieraan zijn verbonden;
- In de Regeling ontbreekt de rol van de havens;
- Er is een discrepantie tussen de wetteksten van het CDNI-verdrag en het ADN. Binnen het CDNI-verdrag wordt gebruik gemaakt van de term "ventileren", een begrip dat het ADN niet kent. Gezien de praktische consequenties zou hier ruim voor de invoering duidelijkheid over moeten komen.