

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		R&L 11681/2024	11 april 2024
onderwerp			
Bestuurlijk overleg varende ontgassen d.d. 7 maart			

Geachte heer Harbers,

Doel brief

Het IPO wil mede namens ODNL onze zorgen uiten over de implementatie van het landelijke verbod op varende ontgassen. Zonder directe uitvoering van de acties die zijn benoemd in de roadmap varende ontgassen lijkt een succesvolle implementatie van het landelijke verbod op 1 juli dit jaar niet haalbaar. Wij verzoeken u daarom met urgentie alle betrokken partijen op te roepen hun verantwoordelijkheid te nemen in de uitvoering van deze acties.

Aanleiding

De provincies en omgevingsdiensten zetten zich al jaren in om het varende ontgassen van binnenvaarttankers uit te bannen. Sinds 2015 heeft een aantal provincies een provinciaal verbod ingesteld. Een van de redenen hiervoor is de gezondheids- en milieuschade die door de ontgaste stoffen wordt veroorzaakt. Het gaat immers om de uitstoot van o.a. potentieel kankerverwekkende stoffen. Wij juichen het besluit van de minister toe om het landelijke verbod op varende ontgassen per 1 juli 2024 in te laten gaan. Daarnaast zijn we verheugd dat de minister heeft aangegeven dat er niet wordt getornd aan deze datum.

IPO (de provincies) en ODNL (de 28 omgevingsdiensten) ondersteunen de door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bedrijfsleven en IPO vastgestelde "roadmap". Met de roadmap hebben partijen zich gecommitteerd aan het realiseren van het verbod op varende ontgassen per 1 juli 2024. Wij zien echter een aantal zaken, waar op dit moment te weinig voortgang op wordt geboekt. Wij vragen u daarom om hiervan kennis te nemen en roepen op tot actie om deze knelpunten te doorbreken.

Taken bedrijfsleven

Zoals door u aangegeven in het Bestuurlijk Overleg op 20 november vorig jaar is het bedrijfsleven verantwoordelijk voor de realisatie en implementatie van de noodzakelijke infrastructuur van

Inlichtingen bij :
Email :
Bijlagen : 0

ontgassingsinstallaties. Wij zien dat het bedrijfsleven hier nog onvoldoende voortgang in boekt. Dit blijkt uit het beperkte aantal concrete vergunningaanvragen die door de omgevingsdiensten zijn ontvangen. Wij verzoeken u de verantwoordelijke partijen nogmaals aan te spreken op de eigen taken en verantwoordelijkheden in deze.

Taken omgevingsdiensten

De formele taken van het bevoegd gezag en de uitvoering ervan bij de omgevingsdiensten in aanloop naar en bij het verbod op varend ontgassen zijn driedig. Het gaat om het behandelen van vergunningaanvragen voor ontgassingsinstallaties, het toezicht en de handhaving op ontgassingsinstallaties en de toezichtstaken die voortvloeien uit het scheepsafvalstoffenbesluit (SAB). De taken en de knelpunten die wij hierbij zien, lichten wij hierna toe.

Vergunningverlening

Zoals eerder in deze brief aangegeven is het aantal concrete vergunningaanvragen die zijn ingediend bij omgevingsdiensten nog zeer beperkt. Er zijn formele en informele gesprekken met geïnteresseerde partijen om vergunningaanvragen in te dienen. De omgevingsdiensten (OD's) constateren echter, dat tot op heden zo goed als geen van deze partijen aanvragen indienen. Eén duidelijke oorzaak is niet aan te wijzen, meerdere elementen spelen in onze ogen een rol:

- De branchevereniging EVRA bestaat uit een schakeling van leden, waaronder veel bedrijven met beperkte financiële en administratieve middelen. Interne expertise voor het aanvragen van milieuvergunningen is beperkt, externe expertise is veelal niet toegankelijk.
- Zolang het verbod er niet is zullen ontgassingsinstallaties niet rendabel kunnen opereren.
- Het bedrijfsleven heeft op dit moment geen actuele schatting van het aantal benodigde ontgassingsinstallaties. De vraag hoeveel ontgassingen nu plaatsvinden en hoeveel daarvan kunnen worden vermeden door compatibele vaart is niet beantwoord. Een beeld van de markt blijft onduidelijk.
- Locaties voor het exploiteren van ontgassingsinstallaties zijn bijzonder schaars. Bestaande kadecapaciteit is nodig voor andere activiteiten en het ontwikkelen van nieuwe locaties lijkt complex.

Het uitblijven van aanvragen voor de exploitatie van ontgassingsinstallaties is problematisch. Het in behandeling nemen en beschikken op aanvragen neemt tijd in beslag, zeker als de installaties voor de exploitanten nieuw zijn. Beperkte expertise van de aanvrager met deze processen kan bovendien leiden tot een langer traject voor een omgevingsvergunning. Daarnaast moeten exploitanten rekening houden met de Wet Natuurbescherming (Wnb). Depositie van stikstof is in heel Nederland een probleem.

Belangrijk element om tot vergunningverlening te komen is dat partijen verantwoordelijkheid op zich nemen om tot een oplossing te komen. Op dit moment zien wij dit niet terugkomen bij de verladers, die al te lang een afwachtende houding innemen. In onze ogen ligt een groot deel van deze verantwoordelijkheid bij deze groep. Het moet verladers duidelijk zijn, dat ontgassingsinstallaties van EVRA-leden wellicht een oplossing kunnen bieden voor hun probleem, maar ook dat de EVRA-leden niet in staat zijn om de realisatie van voldoende vergunde installaties zelf te dragen.

Provincies en omgevingsdiensten kunnen faciliteren bij de vergunningaanvragen. Zij kunnen echter niet de rol van vergunningaanvrager overnemen. Dit zou de integriteit van de vergunningbeoordelaars kunnen beïnvloeden en is juridisch ook onmogelijk.

Toezicht en Handhaving

In het Bestuurlijk Overleg op 20 november heeft u aangegeven dat toezicht op en handhaving van varend ontgassen direct na invoering van het landelijke verbod op 1 juli van dit jaar zal worden uitgevoerd. Het toezicht op ontgassingsinstallaties zal in belangrijke mate overeenkomen met het toezicht op dampverwerkingsinstallaties (DVI's). Veel OD's hebben kennis van en ervaring met DVI's. Nieuwe installaties vergen initieel extra aandacht en inspanning, maar dat lijkt niet onoverkomelijk.

Met het aangepaste Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) en de aangepaste laad- en losverklaringen wordt de taak van OD's per 1 juli 2024 uitgebreid. Een deel van de OD's heeft nu weinig tot geen ervaring met deze toezichtstaak. De afgifte van ladingdampen is een nieuw aspect voor alle OD's. Ketentoezicht met de andere handhavingspartners (RWS/ILT/Haveninspectie) is van belang om het toezicht efficiënt uit te voeren.

In de scheidslijn tussen de bevoegde gezagen ligt een aantal risico's. RWS, ILT en de havens gaan vanuit hun toezichthoudende taken zorgdragen voor het uitbannen van varend ontgassen. De vraag is of zij genoeg oog hebben voor de rol van de OD's op dit vlak en voor de gevolgen aan de wal. Dit is in de voor het ministerie door ILT uitgevoerde HUF-toets (Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid, Fraudebestendigheid) goed te zien. Het is voor de provincies en OD's van belang dat er op zeer korte termijn afspraken worden gemaakt over bovengenoemde zaken.

Om voor 1 juli 2024 gereed te zijn is het noodzakelijk dat alle partijen, maar met name het ministerie I&W, ILT en RWS, hier met urgentie aandacht aan besteden. De hiervoor benodigde tijd is beperkt.

Afsluitend spreken wij nogmaals uit dat het verbod in het belang van het voorkomen van gezondheids- en milieuschade onverkort in moet gaan op 1 juli 2024.



Hoogachtend,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

IPO portefeuillehouder varend ontgassen Meindert Stolk