

2022MM63

DATUM	7-3-2022
AAN	Statencommissie Mobiliteit en Milieu
VAN	Arne Schaddelee en Rob van Muilekom
DOORKIESNUMMER	2745
ONDERWERP	Stand van zaken varend ontgassen

---

**Aanleiding:**

In een eerdere Statencommissie Milieu en Mobiliteit heeft de gedeputeerde VTH toegezegd dat hij met een update komt over de stand van zaken over het onderwerp 'varend ontgassen'. Dit memo voorziet hierin.

**De stand van zaken van het verbod op varend ontgassen**

Op 1 maart 2017 is het ontgassingsverbod in de provincie Utrecht ingegaan. Het verbod in de provincie Utrecht is tot stand gekomen op verzoek van de leden van PS en was in eerste instantie opgenomen in de Provinciale Milieuverordening maar is nu verankerd in de interim Omgevingsverordening (art. 4.49).

Het verbod is ingesteld vooruitlopend op een nationaal verbod waarbij de uitbreiding van het internationale scheepsafvalstoffenverdrag, met bepalingen voor het ontgassen van dampvormige lading is uitgewerkt.

Het invoeren van (inter)nationale regelgeving op het gebied van ontgassen van restladingdampen is afhankelijk van de ratificatie van het gewijzigde CDNI-verdrag<sup>1</sup>. Duitsland, Nederland en Luxemburg hebben dat inmiddels gedaan. België, Frankrijk en Zwitserland moeten dit nog doen. Nadat het laatste land heeft geratificeerd, gaat het verbod in. In de Kamerbrief van 9 juli jl. heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Ministeries van Buitenlandse Zaken van Zwitserland, Frankrijk en België opgeroepen tot een spoedige ratificatie, onder verwijzing naar de sterke politieke wens in Nederland om spoedig tot een verbod op ontgassen naar de open lucht te komen. België heeft aangegeven dat zij naar verwachting begin 2022 de procedure zal hebben afgerond, terwijl Frankrijk heeft aangegeven medio 2022 te zullen ratificeren. 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.

Naast de CDNI-regelgeving bestaat er nog ADN-veiligheidsregelgeving. Dit regelt een verbod op het ontgassen van gevaarlijke stoffen in dichtbevolkt gebied, onder bruggen en in sluisen. ADN is echt gericht op veiligheid, niet op milieu/ omgeving zoals CDNI.

**Ontgassingsinstallaties op aangewezen plekken (kegelligplaatsen).**

Ontgassingsinstallaties zullen nodig zijn wanneer het (inter)nationale verbod er is. Dit voor ontgassen van ladingen die niet dedicated of compatibel (=altijd dezelfde stoffen)<sup>2</sup> vervoerd kunnen worden. Afgelopen jaar zijn er meerdere proeven geweest om de technieken te testen. Daar zijn zinvolle conclusies uit naar voren gekomen: er zijn technieken geschikt voor deze taak.

Het is aan marktpartijen om te bepalen waar de vraag naar ontgassingscapaciteit precies gefaciliteerd moet worden. Havengebieden (Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen) lijken vanwege hun ligging en milieutechnische mogelijkheden de meest kansrijke gebieden.

**Landelijke samenwerking**

Begin 2018 is een landelijke taskforce opgericht bestaande uit bedrijfsleven, provincies en rijksoverheid om ervoor te zorgen dat voldoende infrastructuur beschikbaar komt, dat de financiering van gecontroleerd ontgassen geregeld is en dat handhaving en toezicht op orde zijn als voorbereiding van het landelijke verbod.

Vanuit deze Taskforce is een pakket aan maatregelen voorbereid en uitgevoerd op het gebied van benodigde infrastructuur voor dampverwerking, toezicht en handhaving, financiering en administratieve verwerking. Met de invoering van de verboden wordt een omvangrijke emissiebron aangepakt, waardoor een belangrijke bijdrage

---

<sup>1</sup> Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart

<sup>2</sup> Dedicated varen houdt in dat sprake is van een identieke lading in een volgend transport zodat de restlading geen probleem vormt. Dedicated varen is vooral mogelijk bij stoffen die veel vervoerd worden. Naast dedicated varen wordt compatibel varen onderscheiden, waarbij het gaat om stoffen die geen conflict opleveren na volgtijdelijke lading.

wordt geleverd aan schonere lucht, veiliger arbeidsomstandigheden in de binnenvaart en bij terminals en het vermijden van onnodige gezondheidsrisico's voor omwonenden. De provincies verwachten dat door dit pakket aan maatregelen het naleefgedrag van het verbod op varend ontgassen verder zal worden bevorderd en dat door de uitbreiding van de provinciale verboden naar één landelijk verbod het eenvoudiger wordt tegen overtreders op te treden. Het landelijke verbod moet zorgen voor 98 procent minder uitstoot van deze schadelijke stoffen in 2023. De portefeuillehouder VTH vertegenwoordigt de provincie in de taskforce varend ontgassen

### **E-Noses**

In de Taskforce varend ontgassen werken het ministerie, provincies en bedrijfsleven samen om sluitende preventie en handhaving mogelijk te maken m.b.t. ontgassen in dichtbevolkt gebied. Daar is afgesproken dat de provincies zullen toezien op preventie van ongecontroleerd ontgassen door o.a. de inzet van e-Noses. T.b.v. het signaleren van schepen die dampen emitteren is het inzetten van e-Noses langs de vaarwegen effectief.

Om ervaring met e-Noses op te doen, beschikt de provincie Utrecht sinds begin 2019 over vijf zogenaamde e-Noses aan de Lek in de gemeente Vijfheerenlanden. Daarmee wordt emitterende scheepvaart in een zo vroeg mogelijk stadium gedetecteerd hetgeen voor zowel de provincies Zuid-Holland als Utrecht van groot belang is. Deze e-Noses zijn ook goed voor de continuïteit van de monitoring in het betreffende gebied. Meldingen lopen primair via de meldkamer van de DCMR. De meldkamer DCMR monitort een uitgebreid eNose netwerk in de provincies Zuid-Holland, Utrecht, Noord-Brabant en Gelderland. Deze e-Noses kunnen zowel live bekeken, als historisch uitgelezen worden, door de meldkamer DCMR.

Het signaal over een mogelijke ontgassing wordt vervolgens doorgegeven aan de uitvoerende handhavingpartners van de Politie Landelijke Eenheid of Rijkswaterstaat (buiten Havengebied). Alle signalen worden eveneens doorgezet naar Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarna mogelijk achteraf nog een administratieve controle plaatsvindt.

Door deze keuze is de provincie en de RUD Utrecht in staat om samen met de DCMR haar kennis op te bouwen t.a.v. het gebruik van e-Noses als bruikbaar instrument voor de tracking en tracing van mobiele emissiebronnen.

### **Hoe is het met de naleving van dit verbod?**

De grondslag voor landelijke verbod is geregeld in de Wet milieubeheer. Op grond daarvan zal het internationale verbod worden gehandhaafd door Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De bevoegdheid van provincies beperkt zich dan vooral tot (Wm) vergunningverlening en toezicht en handhaving bij inrichtingen. Opgemerkt wordt dat de handhaving van het ADN<sup>3</sup> is belegd bij de ILT.

De provincie Utrecht heeft bij de inwerkingtreding van het ontgassingsverbod het toezicht op de naleving in de tussentijd belegd bij de Landelijke Eenheid (LE) (= voormalige waterpolitie). Dit omdat de LE instaat is om, zonder dat men extra inspanningen moet plegen, het verbod op varend ontgassen tijdens hun reguliere werkzaamheden mee te nemen en tevens beschikken zij over de benodigde kennis en ervaring om deze taak adequaat uit te voeren.

Sinds 2019 heeft buiten de Landelijke Eenheid ook Rijkswaterstaat (buiten Havengebied) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een rol op de naleving van het verbod.

In 2021 heeft de provinciale Milieuklachtenlijn geen klachten ontvangen die mogelijk betrekking zouden hebben op overtreding van het verbod.

Slechts in enkele gevallen (minder dan 5%) is het, als gevolg van prioritering en de beschikbare (boot)capaciteit, voorgekomen dat de handhavende instanties niet adequaat konden reageren op geïrriteerde signalen afkomstig van e-Noses.

### **Verkennd onderzoek Randstedelijke Rekenkamer**

De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt met enige regelmaat de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gevoerde bestuur van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. Op verzoek van de provincie Flevoland zijn zij gestart met een verkennend onderzoek over varend ontgassen. Dit om te bepalen of het gewenst is om een onderzoek in te stellen. Aanleiding van het verzoek van de provincie Flevoland zijn de ontgassing die met enige regelmaat plaatsvinden op het Marker- en IJsselmeer. Of de verkennende gesprekken leiden tot een breder onderzoek én of het onderzoek dan ook betrekking zal hebben op de provincie Utrecht, is afhankelijk van het resultaat van de verkennende gesprekken

---

<sup>3</sup> Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (veiligheidsregelgeving)