

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1474

Vragen van de leden **Van Gerven** (SP) en **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *ontgassen van de binnenvaart* (ingezonden 28 januari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 maart 2014) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1242

#### Vraag 1

Op welke termijn, na de diplomatieke verklaring in juni 2014<sup>1</sup>, verwacht u een internationaal verbod op ontgassen door de binnenvaart?

#### Antwoord 1

Ik acht het ontgassen door de binnenvaart onwenselijk en daarom streef ik naar een ontgassingverbod. Zo'n verbod kan gerealiseerd worden door aanpassing van het verdrag inzake verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). In internationaal verband zijn al teksten opgesteld om unaniem tot een besluit te komen over het aanpassen van het CDNI. Internationaal betreft in dit verband het gebied van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.

Zodra tot bedoelde aanpassing van het verdrag door de partijen (CDNI) is besloten, dienen de verdragspartijen de aanpassing van het verdrag te ratificeren. Dit proces duurt voor dergelijke vergaande aanpassingen normaal gesproken meerdere jaren. Mijn inzet is dat Nederland zo snel mogelijk een diplomatieke verklaring met de betrokken landen deelt, zodat een verbod direct na het van kracht worden van de wijziging van het verdrag in kan gaan. De betrokken landen werken in de tussentijd alvast aan uitvoeringsregelgeving om een soepele overgang naar de nieuwe situatie mogelijk te maken. Ik zet daarbij ook in op het zo snel mogelijk afsluiten van een nationale Green Deal met het betrokken bedrijfsleven. Ik verwacht dat op die manier voor enkele stoffen, zoals benzeen, vooruitgelopen kan worden op een internationaal ontgassingverbod.

Ik zal de Kamer informeren, zoals ik u bij het Algemeen Overleg op 12 december 2013 toegezegd heb, wanneer een (internationaal) verbod op ontgassen door binnenvaartschepen van kracht zal worden.

<sup>1</sup> Zie uw antwoord op eerder gestelde vragen over dit onderwerp (zaaknummer 2013Z24715, d.d. 21 januari 2014)

#### Vraag 2

Welke ruimte heeft u voor een eenzijdig nationaal verbod op ontgassen door de binnenvaart? Bent u bereid die ruimte te nemen als een internationaal verbod er niet komt of nog jaren op zich laat wachten?

#### Antwoord 2

Ik zet in op aanpassing van het CDNI. Deze aanpassing is gebaseerd op het principe dat de stoffen die op dit moment ontgast worden, niet in het milieu mogen worden gebracht. Bij een verbod moeten de verladers de stoffen die in opdracht van hen vervoerd worden, totaal laten lossen dus inclusief de restlading in dampvorm. De verantwoordelijkheid komt dan bij de verlader te liggen en dus komen de kosten voor het dampvrij opleveren van de binnenvaartschepen dan ook bij de verladers terecht.

Het CDNI kan een algehele oplossing bieden en de aanpassing van het CDNI hoeft niet meer tijd te kosten dan de benodigde aanpassing van regelgeving voor de andere opties.

Een eenzijdig nationaal ontgassingverbod is mogelijk, maar betekent een aanvulling op het bestaande verbod op het ontgassen van aardoliedestillaten conform de EU benzinedistributierichtlijn EG/94/63. Bij deze regelgeving zijn het de binnenvaartschippers die de relatief hoge kosten van het dampvrij maken moeten dragen. In de huidige binnenvaartmarkt zijn die kosten wegens de grote concurrentie niet door te berekenen naar de verladers. Nog meer faillissementen van binnenvaartschippers kunnen het gevolg zijn. Daarom is het van belang dat de kosten voor het dampvrij maken door de verladers gedragen gaan worden.

Bovendien moet hiervoor een zogenaamde notificatieprocedure bij de Europese Commissie worden doorlopen.

Een andere mogelijkheid is aanpassing van de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN). Het ADN is van toepassing op gassen die zich nog in geloste schepen bevinden. Ook voor een nationale uitbreiding is internationaal overleg en een goede onderbouwing nodig omdat die regelgeving genotificeerd moet worden bij de Europese Commissie.

#### Vraag 3

Welke ruimte hebben gemeenten juridisch gezien om zelf maatregelen te nemen om de gezondheid van hun burgers te beschermen?

#### Antwoord 3

Gemeenten kunnen zelf maatregelen nemen indien het gaat om het stilligend ontgassen binnen de gemeentelijke havens. Bij de bestaande regelgeving met betrekking tot ontgassen is er naar mijn oordeel geen ruimte om bij gemeentelijke of provinciale verordening het varend ontgassen te verbieden. In het ADN zijn bepalingen opgenomen die zien op het ontgassen van binnenvaartschepen.

Het ADN is geïmplementeerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Uit de Memorie van Toelichting op de Wvgs met de onderliggende regelgeving blijkt dat één van de belangrijkste doelstellingen van de Wvgs, juist vanwege het sterk internationale karakter, het tot stand brengen van eenduidige regelgeving en beleid op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen is. Bij het opstellen van Nederlandse regelgeving wordt nadrukkelijk gekeken naar de openbare veiligheid, maar daarbij wordt ook onderzocht of dit past in het internationale kader. Nationale regels worden optimaal afgestemd op deze internationale regels met behulp van uitvoeringsregels die zijn gebaseerd op de Wvgs. Daaruit blijkt dat de wetgever (aanvullende) autonome bevoegdheid van de gemeente of provincie niet te snel heeft willen aannemen.

#### Vraag 4

Bent u bereid in afwachting van het ontgasverbod het begrip woonkern nader te definiëren? Bent u bereid om een veilige risicocontour vast te stellen rond een woonkern als verboden gebied voor ontgassen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe komt die te luiden?

#### Antwoord 4

De onder vraag 2 genoemde regelgeving kent geen risicocontouren, zodat allereerst een wettelijke grondslag voor die zonerings zou moeten worden gecreëerd. Omdat een aanpassing van de wet- en regelgeving nodig is om een risicocontour mogelijk te maken, is dit geen korte termijn oplossing. In ruwweg dezelfde tijd kan een internationaal verbod in het kader van het CDNI tot stand komen. Hiermee kom ik tot een algeheel verbod en zijn er geen risicocontouren nodig.

#### Vraag 5

Op basis van welke gegevens komt u tot het oordeel dat het gaat om incidentele emissies<sup>2</sup>, terwijl luchtmeetnetten structureel pieken laten zien als het gaat om bijvoorbeeld benzeenconcentraties en het daarnaast ontbreekt aan dampverwerkingsinstallaties?

#### Antwoord 5

De luchtkwaliteit in Nederland is op een zodanig niveau dat de achtergrondconcentraties van de meeste stoffen, zoals bijvoorbeeld die van de stof benzeen, laag zijn. Met gevoelige meetinstrumenten komen relatief kleine veranderingen als een piek tot uitdrukking. Aangezien het bij het ontgassen niet gaat om doorlopende langdurige blootstelling aan hoge concentraties, duid ik de plaatselijk optredende, kortstondige verhoging van de concentratie ten opzichte van de achtergrondconcentratie aan als incidentele emissies. Deze aanduiding doet niets af aan het belang dat ik hecht aan een ontgasingsverbod.

#### Vraag 6

Betekent het rooskleurige beeld dat u schetst over het geringe aantal geconstateerde overtredingen bij handhavingacties in 2012 en 2013 dat u de conclusies uit het Evaluatieverslag thema-acties ontgassen & boord-boord overslag 2012 van Binnenvaart Toezicht Regio Rijnmond<sup>3</sup>, dat het nalevingsniveau van de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) en andere vigerende wet- en regelgeving laag is en dat de geconstateerde overtredingen onaanvaardbaar hoge veiligheidsrisico's voor bemanning en omgeving met zich meebrengen, niet deelt? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 6

Mijn antwoord betrof de feitelijk beschikbare informatie en beoogde niet een rooskleurig beeld te schetsen. Ik deel de conclusie in het evaluatieverslag thema-acties ontgassen & boord-boord overslag 2012 van de samenwerkende toezichthouders dat het nalevingsniveau van het ADN en andere vigerende wet- en regelgeving laag is. Daarom heeft dit thema extra aandacht gekregen in het meerjarenplan van de Inspectie Leefomgeving en Transport dat binnenkort aan de Kamer wordt gezonden.

#### Vraag 7

Wanneer vindt terugkoppeling plaats over de verbetering van de bepaling van de emissies door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)? Betreft u hierbij ook de praktijkervaring die aanwezig is bij Rijkswaterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport? Neemt u daarbij ook de emissies van methyl-tert-butylether (MTBE) naar oppervlaktewater als gevolg van ontgassen mee?

#### Antwoord 7

Het RIVM heeft de emissiegegevens inmiddels aangepast op grond van de gegevens uit het onderzoek door het adviesbureau CE Delft. Deze gegevens worden nog nader geanalyseerd met gebruik van de gegevens uit het rapport «Praktijkonderzoek Ontgassen Binnenvaart, inventarisatie van emissies, werkwijze en handelingen bij het ontgassen van ladingtanks bij binnenvaart-

<sup>2</sup> Zie uw antwoord op eerder gestelde vragen over dit onderwerp (zaaknummer 2013Z24717, d.d. 21 januari 2014)

<sup>3</sup> <http://www.gevaarlijkelading.nl/nieuws/binnenvaart-toezicht-regio-ontgassen-en-boordboord-overslag-onvoldoende>

schepen» dat in opdracht van Rijkswaterstaat door de Antea group uitgevoerd is. Dit onderzoek dient namelijk ter verificatie van het CE-onderzoek. Verder zal ik ook de emissies van methyl-tert-butylether (MTBE) naar het oppervlaktewater als gevolg van ontgassen zo goed mogelijk door het RIVM laten inschatten.