

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

2211

Vragen van het lid **Van Kent** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *handhaving van het verbod op varend ontgassen* (ingezonden 16 april 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 mei 2025).

Vraag 1

Welke maatregelen worden genomen om het verbod op varend ontgassen te handhaven?

Antwoord 1

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhaaft op het geldende verbod. De ILT doet dit op basis van signalen en werkt risicogestuurd. Hierbij wordt het huidige e-nosenetwerk benut. Dit netwerk zal in de toekomst verder worden uitgebreid. Aanvullend op het bestaande netwerk zet de ILT mobiele installaties met drones in om ook risicogestuurd te handhaven en zichtbaar te zijn. Daarnaast houdt ILT administratief toezicht op de losverklaring en vindt er handhaving aan boord plaats. Om het administratief toezicht te verbeteren zet Nederland zich internationaal in om de digitale losverklaring als standaard te hanteren.

Vraag 2

Bent u er in geslaagd voldoende gekwalificeerd personeel aan te nemen en materieel zoals drones en eNoses in te kopen voor toezicht en handhaving? Zo nee, welke stappen gaat u nemen om dat te regelen, en wanneer verwacht u voldoende personeel en materieel te hebben?

Antwoord 2

Op basis van de Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheds (HUF)-toets zijn nieuwe inspecteurs geworven om op het verbod toe te zien en waar nodig te handhaven. Ook zijn er drones beschikbaar. De ILT heeft afspraken gemaakt met de eigenaren en de leverancier van e-noses om de data van deze e-noses centraal te kunnen monitoren. Op dit moment werkt het Ministerie van IenW samen met de ILT om het e-nose netwerk verder uit te breiden daar waar de behoefte ligt, mede op basis van de opgedane ervaringen sinds de inwerkingtreding van de verboden op basis van het Scheepsafvalstoffenverdrag CDNI.

Vraag 3

Hoe kunnen handhavers constateren of er een overtreding van het verbod op varende ontgassen is gemaakt? Gaan inspecteurs aan boord om toezicht te houden?

Antwoord 3

Op basis van meldingen en signalisatie, bijvoorbeeld door e-noses of een klacht, stelt de ILT onderzoek in. De ILT zal, in het geval er sprake is van een mogelijke ontgassing van een verbodsstof, aan boord van het betreffende tankschip een onderzoek uitvoeren.

Vraag 4

Hoeveel overtredingen zijn er na de invoering van het verbod geconstateerd? Hoeveel dwangsommen en boetes zijn uitgedeeld?

Antwoord 4

Na de inwerkingtreding van het ontgassingsverbod is ten aanzien van vier tankschepen vast komen te staan dat er sprake was van een overtreding van het verbod. Het betrof hierbij stoffen uit fase I, waarvan is bepaald dat deze stoffen in het gehele Verdragsgebied niet meer naar de atmosfeer mogen worden uitgestoten. Door de ILT is hierop in alle gevallen bestuursrechtelijk opgetreden, door middel van het opleggen van lasten onder dwangsom.

Vraag 5

Hoeveel ontgassingsinstallaties zijn er in Nederland? Kunt u dat toelichten per provincie? Hoeveel aanvragen om nieuwe ontgassingsinstallaties te bouwen lopen er nog en op welke locaties moeten deze komen? Hoe wordt bepaald waar ontgassingsinstallaties worden geplaatst?

Antwoord 5

Op dit moment biedt afvalverwerker ATM in Moerdijk een ontgassingsinstallatie aan waar zes schepen kunnen afmeren en vier schepen tegelijkertijd ontgast kunnen worden. In Amsterdam is bij een brandstofterminal een vaste installatie beschikbaar voor het ontgassen, maar hier is op dit moment nog onvoldoende vraag naar. Bij het bedrijf Rubis Terminal B.V. in Rotterdam Botlek is een ontgassingsinstallatie aanwezig met beperkte beschikbaarheid voor schepen van derden. Bij verschillende andere bedrijven in Nederland zijn dampverwerkingsinstallaties aanwezig maar die mogen alleen gebruikt worden voor activiteiten in het kader van hun eigen processen (waaronder het beladen en lossen van schepen). Deze installaties mogen niet gebruikt worden voor het ontgassen van schepen van derden. Daar is een speciale vergunning voor nodig.

Vraag 6

Bent u van mening dat er voldoende ontgassingslocaties zijn? Ontvangt u signalen van schippers dat er behoefte is aan meer ontgassingslocaties? Zo ja, kunt u deze met de Kamer delen?

Antwoord 6

Alle signalen wijzen erop dat er, voor wat betreft fase I en II, voldoende capaciteit is om schepen aan ontvangstinrichtingen te ontgassen als dat nodig is. De markt heeft sinds de inwerkingtreding van het verbod een veel groter aandeel van het vervoerde product als eenheids- of verenigbaar transport vervoerd. Dan hoeft er ook niet ontgast te worden. Bovendien is er vanwege de marktomstandigheden een relatief groot aanbod van beschikbare schepen waaruit verladers kunnen kiezen. Zij zullen een opdracht eerder gunnen aan een schip dat niet ontgast hoeft te worden. Deze signalen worden onderschreven door schippersorganisaties. Voor wat betreft de inwerkingtreding van fase III van het verbod wordt nu al door de sector gekeken naar de benodigde ontgassingsbehoefte.

Vraag 7

Hoe vaak is er gebruik gemaakt van ontgassingsinstallaties? Kunt u dit toelichten per ontgassingslocatie?

Antwoord 7

ATM Moerdijk meldt dat er over het algemeen sinds het ingaan van het verbod 20% meer vraag is naar het ontgassen aan een installatie, maar dat er geen sprake is van langdurige wachttijden of verstoring van de logistieke keten. Dit is verklaarbaar aangezien de markt andere logistieke maatregelen heeft genomen om te kunnen voldoen aan het verbod, zie het antwoord bij vraag 6.

Vraag 8

Wat doet ATM met de restladingen na het ontgassen van schepen?

Antwoord 8

Voor het innemen van scheepsafvalstoffen, zoals het ontgassen van ladingtanks, beschikt de ATM over een vergunning. Het ontgassen gebeurt door middel van verbranding van de ingenomen gassen. De omgevingsdienst die de vergunning heeft afgegeven controleert of bij de verbranding niet te veel wordt uitgestoten.