

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/IdB/bs/ATR0308/2020-U012

Uw referentie

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 30 januari 2020
Betreft Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart i.v.m. invoering ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 7 januari 2020 is de Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met invoering ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) voor advies aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

Met de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit wordt een verbod op varende ontgassen voor tankschepen in de Nederlandse regelgeving opgenomen ter implementatie van het CDNI-verdrag.

Er is bij de uitwerking van het voorstel en implementatie in de verschillende verdragstaten gekozen voor een gefaseerde invoering met drie tranches. In elke tranche zal het ontgassingsverbod op steeds meer stoffen van toepassing worden verklaard.

De volgende fasering is voorzien:

- Fase I heeft betrekking op het verbod van dampen afkomstig van alle motorbrandstoffen. Daarnaast wordt benzeen als bijzonder milieuvervuilende stof in de verbodslijst opgenomen.
- Fase II betreft de schadelijke dampen van stoffen die meer dan 10% benzeenhoudend zijn. Voor deze stoffen bestaan regionaal al verboden.
- Fase III betreft de dampen van stoffen die zijn geïdentificeerd in de lijst van 25 meest vervoerde stoffen ongeacht het benzeengehalte.

Hiermee zal bij invoering een uniform regime gelden in het hele verdragsgebied. In de evaluatie van Fase I en II moet worden nagegaan of een verdere uitbreiding/aanscherping van de lijst van stoffen in Fase III noodzakelijk is.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

De belangrijkste internationale vaarwegen in West-Europa, de Rijn en zijrivieren, vallen onder de Akte van Mannheim. Dat betekent dat de verdragstaten op deze zogenaamde Aktewateren niet eenzijdig regels kunnen stellen. De toelichting benoemt dat een internationaal varend ontgassingsverbod noodzakelijk is omdat het ontgassen van lading-tanks met name in dichtbevolkte gebieden voor het milieu en mensen in de directe omgeving van het vaarwater ernstig belastend is. De toelichting vermeldt verder dat door het verbod op ontgassen in het CDNI-verdrag van toepassing te verklaren op de lijst van 25 meest vervoerde gevaarlijke stoffen, de verwachting is dat een reductie van meer dan 95% van alle ontgassingen wordt bereikt. Daarnaast kunnen, indien nodig, op een later tijdstip nog andere stoffen onder het verbod worden gebracht.

Het college acht nut en noodzaak hiermee onderbouwd en ziet geen aanleiding voor adviespunten.

2. Minder belastende alternatieven

Het college constateert dat het voorstel op een lastenluwe manier is uitgewerkt. Zo benoemt de toelichting dat er voor de noodzakelijke administratieve handelingen voor handavingsdoeleinden zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande procedures.

Het college ziet geen mogelijkheden voor minder belastende alternatieven.

3. Werkbaarheid

Bij uitwerking van het voorgenomen varend ontgassingsverbod in het CDNI-verdrag is gekozen voor een gefaseerde invoering. Reden voor deze fasering is dat op termijn voldoende geschikte voorzieningen operationeel moeten zijn om aan het verbod gevolg te kunnen geven. Het college wijst op eventuele risico's voor de werkbaarheid en uitvoerbaarheid voor verladers van tankschepen en de hogere kosten die kunnen optreden wanneer er niet voldoende (nabije) installaties beschikbaar zullen zijn na inwerkingtreding van een verbod op varend ontgassen. Een langere omvaartijd om te kunnen ontgassen zorgt immers voor hogere kosten voor verladers.

De toelichting vermeldt dat de Nederlandse scheepvaartindustrie in gesprekken heeft aangegeven dat er een markt ontstaat voor ontgassingsinstallaties. Het voorstel gaat niet nader in op de status van deze marktontwikkeling en op de vraag of er genoeg geschikte voorzieningen operationeel zullen zijn bij inwerkingtreding van het verbod. Voldoende ontgassingsinstallaties acht het college randvoorwaardelijk voor de werkbaarheid van een verbod voor verladers.

3.1 Het college adviseert in de toelichting nader te onderbouwen of er bij inwerkingtreding van een verbod op varende ontgassen voldoende geschikte ontgassingsvoorzieningen operationeel zullen zijn.

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel benoemt de verwachte regeldrukeffecten van de maatregelen voor de verlader. Diens administratieve lasten nemen beperkt toe omdat wordt aangesloten op bestaande procedures. Omtrent de nalevingskosten vermeldt de toelichting dat de kosten worden geraamd op ongeveer 6.400 euro ontgassing. In dit bedrag is – naast de kosten van het ontgassen zelf – rekening gehouden met de afschrijving van de investeringskosten, de exploitatie- en onderhoudskosten voor de ontgassingsinstallaties en de kosten in verband met de wachttijd en de benodigde omvaartijd naar een verder weg gelegen installatie. De totale structurele kosten van ontgassen in Nederland worden geschat op 17.670.000 euro.

De toelichting vermeldt dat ook fysieke controles nodig zijn bij handhaving van een varende ontgassingsverbod. Administratieve controles zijn slechts een deel van het toezicht. De toelichting gaat niet in op regeldrukeffecten voortvloeiend uit fysiek toezicht.

4.1 Het college adviseert om in de toelichting de regeldrukeffecten voortvloeiend uit fysiek toezicht in beeld te brengen conform Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van de consultatieversie van dit voorstel:

Het voorstel indienen, nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris