

Minister en Staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Mevrouw V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Afz. [REDACTED]
[REDACTED]

30 juni 2022

Kenmerk: AdB/ontg2022-7

Betreft: ontgassen van binnenschepen

Geachte heer, mevrouw

In juli 2022 is een bijdrage in het tijdschrift Vervoer&Recht van mij, in een grijs verleden medewerker van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, verschenen getiteld "Varen tussen juridische klippen: de omgang met restladingdampen van binnenschepen in de besluitvorming". Deze bijdrage vormt een vervolg op een eerdere bijdrage in voornoemd tijdschrift verschenen in juni 2020 getiteld "Ontgassen van binnenschepen: klaart de lucht eindelijk op?"

Ik had u graag een pdf van de bijdragen toegestuurd. De moderne digitale communicatiekanalen van de rijksoverheid staan die toezending tot mijn spijt niet toe.

- a. De regelgeving voor het ontgassen is, zoals u in de bijdragen kunt lezen, uiterst complex en omvangrijk en wordt om die reden, ook binnen betrokken overheden, zelden goed begrepen.
- b. Zoals u in de bijdragen kunt lezen is door het kabinet een oplossing voor het gezondheids- en milieuschadelijke ontgassen een halve eeuw (!) geleden aan de Kamer in het vooruitzicht gesteld. Van die oplossing is het tot op heden van rijkswege niet gekomen.
- c. Enige indicatie dat het kabinet met dit probleem in de afgelopen 50 jaar ooit serieus aan de slag is geweest, valt in de Kamerstukken nergens te vinden.
- d. Andere overheden hebben de gezondheidsproblemen van het ontgassen wel enigszins serieus genomen, zoals de Europese Unie. In 1994 is een richtlijn (benzinedistributierichtlijn)¹ tot stand gekomen die het ontgassen van benzinedampen aan banden legde. Benzinedampen vormen na chemische omzetting in ozon in de leefomgeving, zoals u weet, een belangrijke bron voor longkwalen, onder meer bij kinderen, en vermoedelijk ook hart- en vaatziekten.
- e. De benzinedistributierichtlijn is geïmplementeerd in een regeling op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen heeft de openbare veiligheid als oogmerk. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen gaat kort gezegd, over de problemen van ongevallen tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijk in de zin van deze wet zijn stoffen met ongevalseigenschappen: explosiviteit, brandbaarheid, acute giftigheid en dergelijke. Onder gevaarlijk in deze zin zijn geen stoffen met gezondheids- en milieugevaren op de lange termijn begrepen, zoals stoffen met kankerverwekkende eigenschappen en stoffen die als "zeer zorgwekkend" zijn aangeduid. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen leent zich met andere woorden niet voor implementatie van de benzinedistributierichtlijn en om die reden is de Nederlandse implementatie van de benzinedistributierichtlijn in strijd met het Europese recht.
- f. Dat dit juridische probleem tot op heden niet aan het licht is gekomen, is wellicht verklaarbaar. Kort voor de eeuwwisseling werd binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet

¹ [Richtlijn 94/63](#).

geformaliseerd besloten *geen* toezicht te houden op de naleving van de betreffende implementatieregeling op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Dit besluit tot niet-handhaving was eveneens in strijd met het Europese recht.²

- g. De parlementaire stukken en overige informatiebronnen geven geen enkele indicatie dat uw departement nadien op voornoemd besluit tot niet-handhaving is teruggekomen.
- h. Het besluit tot niet-handhaving van de distributierichtlijn kan worden gezien als een vorm van gedogen. Voor gedogen zijn door het kabinet richtlijnen gegeven.³ Niet-handhaving van de benzinedistributierichtlijn is in strijd met dit rijksbeleid.
- i. In mijn schrijven over de talloze en structurele tekortkomingen in de (vooral internationale en landelijke) regelgeving voor gevaarlijke stoffen (explosieven, radioactieve stoffen, virussen (met een risico van epidemieën/pandemieën), zeer giftige gassen (met een risico van gifwolken) en dergelijke), ressorterend onder de verantwoordelijkheid van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 30 december 2005, heb ik ook gewezen op de tekortschietende landelijke regelgeving voor het ontgassen, en de illegale omgang daarmee. In haar reactie op dit schrijven, d.d. 27 januari 2006, kenmerk DGTL 06.006309, is uw voorganger, mevrouw Peijs, niet ingegaan op dit onderdeel van mijn kritiek.
- j. Mede op aandringen van gemeenten gelegen aan (rijks)vaarwegen is rond 2015 door de colleges van gedeputeerde staten van Noord-Brabant en Zuid-Holland besloten het ontgassen van het kankerverwekkende benzeen en een aantal benzeenhoudende koolwaterstoffen aan banden te leggen. Het verbod is nadien ook ingesteld door de provincies Flevoland, Gelderland, Noord-Holland, Utrecht en Zeeland.
- k. In het kader van de totstandkoming van het Zuid-Hollandse ontgasverbod is uw voorganger, bij brief van gedeputeerde staten, expliciet in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het ontwerp van het Zuid-Hollandse ontgasverbod te geven. Van die mogelijkheid is door u, of liever gezegd, uw voorgangers, geen gebruik gemaakt.
- l. Nadien is gebleken dat u en uw voorgangers wel degelijk wat te zeggen hadden over de provinciale ontgasverboden. U en uw voorgangers bleken van oordeel dat de provinciale ontgasverboden hetzij helemaal niet van toepassing zijn, hetzij niet op rijkswateren. Voor dit standpunt zijn steeds andere, verder niet onderbouwde, argumenten aangevoerd: de Herziene Rijnvaartacte, de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) en het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI of te wel het Scheepsafvalstoffenverdrag). Voornoemde standpunten zijn onder meer gecommuniceerd richting de Kamer.
- m. Voornoemd standpunten impliceren dat het verdergaande uitstootverbod in Duitsland internationaalrechtelijk eveneens illegaal zou zijn. De stukken geven geen indicatie dat het kabinet dit standpunt in de richting van de Duitse autoriteiten heeft gecommuniceerd. Het kabinetsstandpunt is kennelijk alleen voor nationaal gebruik bestemd.
- n. Wat van vorenstaande ook zij, in voornoemde bijdragen heb ik vrij omstandig uiteengezet waarom uw standpunten over de provinciale ontgasverboden juridisch geen hout snijden.
- o. Een vermoedelijk meer steekhoudend juridisch argument voor de onrechtmatigheid van de provinciale uitstootverboden ligt naar mijn mening wel in het verschiet: de Omgevingswet. Provincies zijn voornemens de ontgasverboden te enten op de Omgevingswet. Met de Omgevingswet zal het, anders dan op dit moment (Wet milieubeheer), vermoedelijk niet meer mogelijk zijn een regeling te treffen voor de gezondheids- en milieuaspecten van activiteiten met een mobiel karakter, zoals het ontgassen. Voor de onderbouwing van dit standpunt verwijs ik naar de laatstverschenen publicatie van mijn hand.
- p. Met de Omgevingswet zal de gezondheids- en (milieu)bescherming met betrekking tot zeer zorgwekkende en carcinogene, mutagene (erfelijke aandoeningen) en teratogene stoffen (aangeboren afwijkingen), waaronder nogal wat restladingdampen zijn begrepen, worden afgebouwd. Niet ondenkbaar is dat door de omgevingsrechtelijke (de)regulering restladingdampen in dit land niet meer mogen worden ontgast, maar daarna wel vrijelijk in de atmosfeer mogen

² Artikel 4, derde lid, Verdrag betreffende de Europese Unie.

³ [Kamerstukken II 1996-1997, 25085, nr. 2.](#)

worden uitgestoten vanuit een ontgasinstallatie. Met de Omgevingswet zullen gezondheidskundig en milieuhygiënisch met andere woorden heel wat paarden achter wagens worden gespannen.

Een afschrift van dit schrijven stuur ik onder meer aan de Europese Commissie, een aantal Kamerfracties, de griffies van provinciale staten van Flevoland, Gelderland, Noord-Brabant, Utrecht, Zeeland en Zuid-Holland, gedeputeerde staten van deze provincies, de griffies van de gemeenteraad van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, burgemeester en wethouders van deze gemeenten, en de Vereniging Stop Ontgassen.

Met vriendelijke groet,

██████████