

*Onderwerp*

Stand van zaken varend ontgassen

Kern mededeling:

Het college van Gedeputeerde Staten heeft toegezegd u regelmatig op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen rond Varend Ontgassen. Op 7 december heeft gedeputeerde Van Gaal dat kort mondeling gedaan. Ze heeft toen toegezegd in een schriftelijke mededeling hier verder op terug te komen.

Mededeling:

Provincie Flevoland is actief op dit dossier op drie verschillende niveau's, nationaal in de stuurgroep Varend Ontgassen, bij het IPO in de BAC MTH (interprovinciaal overleg tussen gedeputeerden met milieu, handhaving en toezicht in hun portefeuille) en regionaal in samenwerking met andere overheden rond het traject Amsterdam-Groningen.

Intensiveren toezicht en handhaving op de vaarroute door Flevoland

Met de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) en Rijkswaterstaat (RWS) worden afspraken gemaakt om het toezicht op deze route te intensiveren. In de samenwerking betrekken we ook de provincies Noord-Holland, Overijssel, Fryslân en Groningen om 'waterbed' effecten op deze route te voorkomen en de capaciteit zo efficiënt en effectief mogelijk in te zetten.

Met de inspectie en Rijkswaterstaat hebben we afgesproken dat de lokale toezichthouders (onder meer omgevingsdiensten, politie te water, havendiensten, waterschappen) de ogen en oren van het handhavings- en toezichtstelsel zijn en RWS en IL&T zorgdragen voor de feitelijke handhaving.

De intensivering van het toezicht en daardoor de vroegtijdige signalering van mogelijke overtredingen wordt bereikt door systematische analyse van e-Nose waarnemingen (electronische snuffelpalen) om mogelijke overtreders te identificeren, het gebruik van uniforme processen verbaal voor dossieropbouw door alle toezichthouders, het sluiten van de toezichtketen door alle toezichthouders hierbij te betrekken en gezamenlijke toezichtacties. De samenwerking wordt verder uitgewerkt met de IL&T, RWS en de Binnenvaart Toezicht Regio's, een al bestaand platform voor maritieme toezichthouders.

Focus voor Flevoland is het ontmoedigen van illegaal en ongewenst ontgassen op de provinciale wateren door geïntensiveerd toezicht en het door gerichte acties sanctioneren van overtredingen. In het voorjaar van 2023 zal gestart worden met deze wijze van toezicht en handhaving.

Op initiatief van de Provincie Flevoland is een aantal workshops georganiseerd voor de betrokken handhavers. Hierin is kennis gedeeld en zijn uniforme handhavingsafspraken gemaakt.

Stagnatie uitvoering roadmap Varend Ontgassen

De stuurgroep Varend Ontgassen heeft in september j.l. de roadmap Varend Ontgassen (zie bijlage) aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In de roadmap staan de knelpunten die opgelost moeten worden voordat het terugdringen van emissies uit ontgassende schepen kan worden gerealiseerd. Het IPO en het bedrijfsleven hebben zich in de stuurgroep gecommitteerd

Registratienummer

3054003

Datum

14 december 2022

Afdeling/Bureau

SENB

*Openbaarheid***Openbaar***Portefeuillehouder***Gaal, G. van***Ter kennisname aan PS en**burgerleden*

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3054003

aan doel en inhoud van de roadmap en om gezamenlijk te gaan werken aan het versneld terugdringen van deze emissies in Nederland.

Een belangrijk knelpunt zijn de vergunningsvoorwaarden voor het plaatsen van dampverwerkingsinstallaties. Deze sluiten niet goed aan op de regelgeving van het internationale CDNI-verdrag. Hierdoor stagneert de opbouw van de basis infrastructuur voor gecontroleerd ontgassen.

Tijdens de demonstratie met een innovatieve mobiele dampverwerkingsinstallatie die de provincie organiseerde op 11 mei j.l. in Flevokust Haven hebben we aan de minister op aansprekende wijze laten zien dat het nu al mogelijk is om het grootste gedeelte van de dampen (tot 95%) gecontroleerd te verwerken. Hiervoor is het dan wel nodig dat de regelgeving voor het verwerken van de emissies tijdelijk verruimd wordt. Hierdoor kan een enorme milieuwinst bereikt worden en worden mogelijke risico's voor de volksgezondheid van burgers en medewerkers van schepen en haveninstallaties voorkomen.

De minister heeft dit voorbeeld aangehaald in het gesprek met IPO en bedrijfsleven van 4 juli j.l. en toegezegd dat hij met de staatsecretaris zal onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een (tijdelijke) verruiming van de huidige belemmerende regelgeving.

Alle nu al beschikbare installaties kunnen dan op, korte termijn en onder strikte condities, ingezet worden voor het gecontroleerd ontgassen van schepen. In een overgangsperiode kunnen de installaties verder geoptimaliseerd en doorontwikkeld worden totdat zij volledig kunnen voldoen aan de eisen van de milieuwetgeving.

De minister heeft echter op 8 december j.l. in een brief aan de Tweede Kamer (zie bijlage) laten weten dat hij geen ruimte ziet voor het verruimen van de regelgeving voor de verwerking van het restproduct. Hiermee wordt een rem gezet op de inzet van de al beschikbare installaties en de verdere opbouw van een basis infrastructuur ontgassen.

Gedeputeerde van Gaal zal, als trekker van dit dossier in IPO-verband, de andere provincies de komende weken informeren over de consequenties voor de uitvoering van de roadmap en komende maand een overleg inplannen met de minister om de stagnatie te doorbreken.

Stuurgroep varend ontgassen

De stuurgroep is een samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het bedrijfsleven en het IPO (Interprovinciaal overleg) en heeft als opdracht om een versnelling mogelijk te maken van het terugdringen van emissies door ongecontroleerd ontgassen.

De stuurgroep richt zich niet alleen op de eerste fase van de invoering van het CDNI afvalstoffenverdrag (waarin maar 4 stoffen worden verboden) maar richt zich op het versneld terugdringen van alle 40 vervoerde stoffen (UN-nummers) die onder het verdrag vallen.

Gedeputeerde van Gaal is sinds november lid van de stuurgroep.

Voor Flevoland is het van belang dat de oplossingen die hier ontwikkeld worden voor de vereenvoudiging van vergunningverlening, het op poten zetten van handhaving en toezicht en de opbouw van infrastructuur ook toegepast kunnen worden in Flevoland.

Arrest varend ontgassen rechtbank Den Haag

In oktober heeft de rechtbank in Den Haag bepaald dat de provincies verantwoordelijk en bevoegd zijn tot het toezicht en de handhaving varend ontgassen op de provinciale wateren, inclusief de rijkswateren.

Mededeling

Bladnummer

3

Registratienummer

3054003

Tot dusver stelde de landsadvocaat dat alleen het rijk verantwoordelijk is voor het toezicht op de rijkswateren en de provincies daar niet bevoegd zijn.

In de praktijk betekent dit dat de provincies en dus ook Flevoland niet handhavend mogen optreden tegen illegaal varend ontgassen op basis van de provinciale milieuverordeningen en het rijk dat niet doet omdat het internationale verbod voor varend ontgassen pas vanaf 2024 wordt ingevoerd.

Op basis van het arrest zou de provincie juist wél verantwoordelijk en bevoegd zijn tot toezicht op de rijkswateren.

Het ministerie heeft al aangekondigd dat zij de overige CDNI-lidstaten zal informeren over de mogelijkheid dat provincies gaan handhaven op basis van het provinciale verbod

De provincie Flevoland bestudeert de uitspraak van de rechtbank en de consequenties voor de inrichting van handhaving en toezicht op varend ontgassen in Flevoland en heeft ook aan het ministerie om een nadere toelichting op de uitspraak gevraagd.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
roadmap varend ontgassen	3053993	ja
Brief minister aan de Kamer mbt svz varend ontgassen	3053995	ja

Roadmap varend ontgassen concept v0.3

Voor behandeling tijdens stuurgroep overleg d.d. 15 september 2022

Op 5 juli j.l. heeft een overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de petrochemische industrie, een vertegenwoordiger van het Interprovinciaal Overleg namens de provincies en de minister van IenW.

Doel van het gesprek was na te gaan wat er nodig is om het varend ontgassen in de aanloop naar een CDNI-verbod drastisch te verminderen. Partijen kwamen overeen een gezamenlijke roadmap op te stellen waarin concreet invulling wordt gegeven aan deze ambitie. Deze roadmap wordt geaccordeerd door partijen in september waarna met de uitvoering begonnen kan worden.

Kernpunten dossier

Het versneld implementeren van gecontroleerd ontgassen is afhankelijk van samenwerking in de keten van alle betrokken partijen. Het is van belang dat ieder doet wat hij kan, uitgaande van de eigen verantwoordelijkheden en mogelijkheden. De hieronder genoemde oplossingsrichtingen dienen in hun samenhang te worden bekeken, geaccepteerd en gedragen door de partners.

Roadmap

1. Vergunningverlening voor dampverwerkingsinstallaties binnen inrichtingen wordt waar mogelijk vereenvoudigd en gestandaardiseerd. Knelpunten in de vergunningverlening worden in een gezamenlijke inspanning tussen omgevingsdiensten, ministerie en industrie geïdentificeerd en opgelost.
2. Er komt een werkgroep die knelpunten- en beleidstekorten in de wet- en regelgeving signaleert, oplossingen zoekt en deze actief onder de aandacht brengt bij het rijk en de bevoegde gezagen. Deze laatste partijen dragen zorg voor het oplossen en van de knelpunten en beleidstekorten (zie punt 5, 6 en 8).
3. Havenbedrijven stellen zich verantwoordelijk voor het mogelijk maken van tenminste 1 ontgassingslocatie in hun gebied en voldoende steiger- en wachtcapaciteit binnen of buiten een inrichting als onderdeel van de basisinfrastructuur van de haven.
4. Terminals hebben een belangrijke rol in het laad- en losproces. Tezamen met de industrie zullen zij zich inzetten voor ontgassingscapaciteit op hun faciliteiten.
5. Terminals die niet beschikken over een afvalvergunning wordt onder condities en voor bepaalde tijd toegestaan de restlading van schepen te verwerken op hun terrein met behulp van goedgekeurde dampverwerkings-installaties.
6. Installaties die wel bijdragen aan substantiële emissiereductie maar die nog niet volledig kunnen voldoen aan de gestelde eisen kunnen voor een beperkte termijn onder toezicht blijven functioneren onder de conditie dat geen schade aan de volksgezondheid of het milieu wordt toegebracht.

7. Suboptimale installaties worden planmatig vervangen zodra betere alternatieven beschikbaar zijn.

8. Verdere innovatie wordt gestimuleerd door nieuwe installaties die nog niet volledig kunnen voldoen aan de gestelde eisen onder een tijdelijke ontheffing te laten functioneren onder de conditie van de uitvoering van een overeengekomen verbeterplan.

9. Verladers wordt gevraagd in de vervoersovereenkomsten een bindende clausule op te nemen die de vervoerder verplicht tot het voorkomen van ongecontroleerd ontgassen of het doen uitvoeren van gecontroleerd ontgassen. Hierbij stelt de verlader zich garant voor hiermee samenhangende kosten.

10. Adequaat toezicht en handhaving op ongecontroleerd ontgassen wordt geborgd door een landelijk systeem van preventie, toezicht en handhaving waarbij de samenwerking wordt gezocht tussen landelijke en lokale toezichthouders om sluitende handhaving mogelijk te maken.

Stuurgroep

Om de slagvaardigheid van de bestaande taskforce varend ontgassen te vergroten wordt een stuurgroep van 3-4 high level personen aangesteld (samenstelling: ministerie IenW, IPO, bedrijfsleven) die bij stagnatie of knelpunten knopen kan doorhakken en het tempo van de implementatie van gecontroleerd varend ontgassen zal bewaken. De bestaande taskforce die samengesteld is uit alle geledingen van overheid en industrie zal actief ingezet worden en periodiek geïnformeerd worden over de voortgang van de overeenkomst.

Bestuurlijk commitment

De ambitie om op de kortst mogelijke termijn te stoppen met ongecontroleerd ontgassen kan alleen waargemaakt worden wanneer alle betrokken partijen vanuit hun eigen taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bijdragen aan het opbouwen van de benodigde basisinfrastructuur, het beschikbaar stellen van locaties voor dampverwerkingsinstallaties, vergunningen, bekostiging van gecontroleerd ontgassen en het meetbaar terugdringen van de emissies.

Sturen op resultaten

Het terugdringen van de emissies vraagt om een grote gezamenlijke inspanning. De partners zullen gezamenlijk afspraken maken over het stapsgewijs terugbrengen van de emissies tot 0. Hierbij zullen eerst de quick-wins worden gerealiseerd die bereikt kunnen worden door het voorkomen van emissies door het optimaliseren van de processen in de vervoersketen, zoals dedicated en compatibel varen. Het Rijk, de provincies en de industrie willen samen met de partners jaar op jaar afspraken maken over het tempo van het terugbrengen van de emissies. Om te kunnen sturen op de effectiviteit van de genomen maatregelen zal eind 2022 door de industrie een 0-meting worden gedaan en zal periodiek gerapporteerd worden over de behaalde resultaten (zie verder toelichting sturing op resultaten)

Knelpunten

Ook zonder een versnelling van het terugbrengen van de emissies komt de deadline voor de implementatie van het Scheepsafvalstoffenbesluit snel dichterbij. Er is echter nog geen substantiële capaciteit opgebouwd om gecontroleerd ontgassen mogelijk te maken. De bottlenecks zijn: er zijn onvoldoende locaties beschikbaar voor gecontroleerd ontgassen, er is weinig investeringsbereidheid vanwege onzekerheden over vergunningverlening en het kunnen realiseren van een sluitende exploitatie. Het gaat erom het vliegwiel van investeren, locaties vinden, vergunningen verlenen en sluitende exploitatie op gang te brengen zodat het marktmechanisme dit op termijn verder kan overnemen.

Werkgroepen

De werkzaamheden worden uitgevoerd door vier werkgroepen die periodiek rapporteren aan de stuurgroep. Knelpunten die de voortgang blokkeren worden met oplossingsmogelijkheden voorgelegd aan de stuurgroep voor besluitvorming. De werkgroepen zijn zelfsturend en regelen indien nodig de onderlinge afstemming. Het ministerie draagt zorg voor coördinatie.

Werkgroep 1. Vergunningverlening

Doel van deze werkgroep is de vergunningverlening te vereenvoudigen. Hiervoor zal een landelijke 'best practice' vergunning worden ontwikkeld die lokaal toegepast kan worden. In deze werkgroep wordt ook afgestemd met het ministerie van IenW en de omgevingsdiensten over de verruiming van uitvoeringsregelingen rond afval/product en emissiereductie gedurende een overgangsperiode. Trekker: IPO/ODNL, projectsecretaris

Werkgroep 2. Handhaving en toezicht

Deze werkgroep ontwikkelt een uitvoeringsplan en agenda voor handhaving en toezicht op ongecontroleerd ontgassen in samenwerking met landelijke en lokale toezichthouders.

Trekker: Ministerie IenW ism RWS en IL&T, projectsecretaris

Werkgroep 3. Emissiereductie

Deze werkgroep zal zich richten op het voorkomen van VOC-emissies door compatibel varen. Waar dit niet mogelijk is zal de werkgroep met voorstellen komen om de emissies verder terug te dringen.

Trekker: CTGG, projectsecretaris

Werkgroep 4. Infrastructuur

Deze werkgroep zal voorstellen doen voor een basis-infrastructuur ontgassen en i.s.m. havenbedrijven en terminals locaties zoeken voor dampverwerkingsinstallaties. Verder zal deze werkgroep een emissie-reductie en innovatieplan opstellen voor het inzetten van installaties die nu nog niet aan de vereisten kunnen voldoen.

Trekker: EVRA, projectsecretaris ntb

NB Voor het opzetten van infrastructuur wordt momenteel door de EVRA een EU-subsidie aangevraagd met financiële steun van het ministerie

Toelichting sturen op resultaten

Het is de ambitie jaar om de emissies van VOC (volatile organic components) jaar op jaar terug te dringen volgens onderstaande tabel.

*(ntb hierbij kan gestuurd worden op volumes, UN-nummers met prioritering ZZS, milieuwinst, gezondheidswinst, terugdringen aantal ontgassing (2022: schatting industrie 4500-5500 ongecontroleerde ontgassing). Het is aan de stuurgroep hierin een keuze te maken en het ambitieniveau nader vast te stellen ****).*

jaar	2022	2023	2024	2025
volume*	reductie 10%	reductie 70%	reductie ca 20%	reductie cumulatief 100%
aantal gecontroleerde** of vermeden ontgassing door compatibel of dedicated transport***	ntb	ntb	ntb	ntb

* Het volume wordt vastgesteld op basis van een 0-meting die dit najaar wordt uitgevoerd door de (leden van) CTGG.

** Deze resultaten kunnen bereikt worden onder de conditie dat beschikt kan worden over voldoende installaties

*** Het benodigd aantal gecontroleerde ontgassing en de daaruit volgende behoefte aan ontgassingscapaciteit kan afgeleid worden uit de 0-meting ontgassing minus compatibele/dedicated vaart

**** Mede op basis van de nog vast te stellen 0-meting zal de stuurgroep het ambitieniveau verder vastleggen.

Aldus overeengekomen d.d.

Stuurgroep varende ontgassen
Namens het ministerie van IenW
Namens het IPO
Namens het CTGG



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/292131

Bijlage(n)
1

Datum 8 december 2022
Betreft Stand van zaken varend ontgassen

Geachte voorzitter,

Door middel van deze brief wordt u geïnformeerd over de laatste stand van zaken op het gebied van het varend ontgassen en wordt de toezegging aan het lid Alkaya met betrekking tot de kosten van ontgassingsinstallaties afgedaan¹.

Stand van zaken ratificatie verdragswijziging

België heeft op 25 augustus jl. de akte van ratificatie gedeponneerd bij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg. Hiermee is ratificatie van de CDNI-verdragswijziging door België een feit. Frankrijk verwacht dat het ratificatievoorstel in januari in het Franse parlement zal worden behandeld en dat het spoedig daarna zal kunnen ratificeren. Zwitserland hoopt in 2023 te kunnen ratificeren. Vanuit de Nederlandse ambassade in Bern zal aandacht gevraagd blijven worden voor een snelle ratificatie.

Taskforce varend ontgassen

In 2018 is door het ministerie en de provincies de taskforce varend ontgassen opgericht. De taskforce had als doel om het verbod op varend ontgassen soepel in te voeren. De afgelopen jaren heeft de taskforce veel betekend op het gebied van het klaarmaken van de relevante wet- en regelgeving, maar met name grote stappen gezet in het mogelijk maken van proefnemingen met mobiele ontgassingsinstallaties. Om het geheel van kennisdeling en besluitvorming slagvaardiger vorm te geven, is recent een stuurgroep varend ontgassen gevormd waarin vertegenwoordigers van het ministerie, IPO en de sector deelnemen. De stuurgroep wordt gevoed door een viertal werkgroepen (Vergunningen, Toezicht & Handhaving, Emissiereductie, Ontgassingsinfrastructuur) die op onderwerpniveau de nodige implementatievraagstukken uitwerken. Door het ministerie is besloten om de taskforce over te laten gaan in een overlegorgaan waarin kennis kan worden blijven gedeeld en waarin de werkgroepen voorstellen kunnen toetsen. De stuurgroep en werkgroepen zijn inmiddels aan de slag.

¹ Kamerstuk 31409, nr. 339

Rechtelijke uitspraak inzake provinciaal ontgassingsverbod

De rechtbank Den Haag heeft op 11 oktober 2022 uitspraak gedaan in een zaak waarbij omwonenden eisten dat de provincie Zuid-Holland zou gaan handhaven op het ontgassingsverbod welke is opgenomen in haar provinciale milieuverordening². De provincie Zuid-Holland heeft aan de rechtbank de vraag gesteld of zij bevoegd is om het ontgassingsverbod op Rijkswateren te handhaven. De rechtbank is van oordeel dat het provinciale ontgassingsverbod rechtsgeldig is omdat er geen hogere regelgeving is die dit doorkruist en dat de omgevingsdienst bevoegd is om bij overtreding van dit verbod handhavend op te treden. De provincie mag regels stellen ten aanzien van de bescherming van het milieu. De rechtbank verwijst daarmee naar de bepaling in het ADN die aangeeft dat ontgassen niet mag wanneer een ander wettelijk voorschrift dit verbiedt. Wanneer de CDNI-verdragswijziging in werking treedt is volgens de rechtbank wel sprake van een exclusieve rijksregeling op het gebied van ontgassen. De rechtbank is verder van oordeel dat de omgevingsdienst zich onvoldoende heeft ingespannen om feiten en omstandigheden te verzamelen om vast te kunnen stellen of sprake is van een overtreding. Het ministerie heeft zich altijd gesteld op het standpunt dat decentrale overheden geen bevoegdheden hebben om regels te maken over scheepsafvalstoffen op Rijkswateren. Dit onderwerp wordt immers afgedekt door het CDNI-verdrag (met de Nederlandse Staat als Verdragsluitende Partij) waarin reeds een verbod op ontgassen is afgesproken maar nog niet kracht is. Het ministerie moet de uitspraak dan ook nader bestuderen om te bezien in hoeverre de uitspraak zich verhoudt tot hetgeen de Rijksoverheid met andere Verdragsstaten heeft afgesproken. De overige CDNI-verdragsstaten zullen door het ministerie worden geïnformeerd over bovenstaande en over de mogelijkheid dat provincies kunnen gaan handhaven op het provinciale verbod. CDNI-verdragsstaten zullen nogmaals worden gewezen op het feit dat spoedige ratificatie in ieders belang is.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/292131

Kosten ontgassingsinstallaties

Tijdens het Commissiedebat Maritiem van 24 november 2021 aan het lid Alkaya toegezegd om nadere informatie te geven over de kosten die gepaard gaan met het ontgassen van een binnenvaarttankschip. Bij de impactstudie die in 2016 is uitgevoerd ter ondersteuning voor een internationaal verbod en destijds naar de Kamer is verstuurd werd reeds berekend dat een ontgassing gemiddeld €6.500 kost. In dit bedrag wordt – 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. Ten behoeve van de Europese subsidie (CEF-T), die momenteel door de branchevereniging van dampverwerkers wordt aangevraagd, is opnieuw bekeken of deze kosten nog actueel zijn. Ook omdat de impactstudie in een tijd is geschreven waarin er nog geen ontgassing via een mobiele installatie had plaatsgevonden. Mede door de proeven in 2020 is er meer inzicht gekomen in het ontgassen in de praktijk.

Aangezien de dampverwerkers in onderhandeling zijn met de verladers over ontgassingscontracten, zijn de exacte aanschafkosten van de ontgassingsinstallaties vanuit concurrentieoverwegingen niet bij het ministerie bekend. Het is echter relevanter om te bekijken hoeveel een gemiddelde ontgassing kost, aangezien dit de kosten zijn die de verlader telkens moet

² [ECLI:NL:RBDHA:2022:10721](#)

betalen. Voor de CEF-T aanvraag is het noodzakelijk om de kosten van een gemiddelde ontgassing af te zetten tegen de maatschappelijke impact van een ontgassing naar de atmosfeer. Door CE Delft wordt om de zoveel jaar de maatschappelijke impact van emissies berekend. Hierop wordt een inflatiecorrectie toegepast. De emissie van VOS³ kost dit jaar €3,44 per kilo. Hierin zijn de maatschappelijke kosten voor de gezondheid, het milieu en het klimaat in meegenomen. Een gemiddeld binnenvaarttankschip van 110 meter bevat 1.500 tot 2.000 kilo VOS, dus dit komt uit op een waarde van ongeveer €5.000-€7.000 aan maatschappelijke schade per schip dat nu ontgast aan de buitenlucht.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/292131

Ten behoeve van de CEF-T aanvraag is met de opgedane praktijkkennis opnieuw gekeken naar de gemiddelde kosten van een ontgassing. Men komt nu tot andere inzichten dan in 2016. Men komt uit op een gemiddeld bedrag tussen de €4.000-€6.000 per ontgassing. De kosten van het stilliggen en het niet operationeel kunnen zijn van het schip zijn hierin nog niet meegenomen en bedragen gemiddeld €3.500 per dag. Gemiddeld ligt een te ontgassen schip 12 uur tot 24 uur stil. Met gebruikmaking van bepaalde ontgastechnieken kan de ontgas- en wachttijd zelfs oplopen tot 36 uur. De verwachting is dat door ketenoptimalisatie en verbeterde technieken over ongeveer 5 jaar de ontgastijd kan worden teruggebracht tot minimaal 6 uur en maximaal 12 uur. Ook de kosten van de ontgassing zelf zullen naar verwachting minder worden; gemiddeld €2.500 tot €3.000 per ontgassing. Dit is deels het gevolg van vraag en aanbod; alleen goedkope installaties blijven over en worden efficiënter ingezet. De schepen zijn beter op het ontgasverbod ingespeeld en zullen verder van vloeistofresten zijn ontdaan. Er zullen ook schepen zijn die uit de vaart zullen worden genomen, aangezien zij niet aangepast kunnen worden en altijd resten in hun tanks blijven houden.

Roadmap varend ontgassen

Op 5 juli jl. heb ik met het IPO en de sector een gesprek gehad waarin we samen de ambitie hebben uitgesproken om reeds in aanloop naar het verbod te minderen met het varend ontgassen. Er is afgesproken om deze ambitie weer te geven in een roadmap met actiepunten om tot vroegtijdige emissiereductie te komen. Ondanks intensief overleg is het moeilijk gebleken om vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid op dit dossier tot consensus te komen over de inhoud van de roadmap. De wettelijke status van de afvaldampen en de omgang met de emissies van ontgassingsinstallaties zijn de punten waarover nog altijd discussie bestaat.

De ladingdampen die aan de installatie worden afgegeven voor verwerking worden volgens Europese regelgeving gezien als afval en dienen de installaties als zodanig te worden vergund. Dat stuit al langere tijd op praktische bezwaren bij partijen. Bedrijven die de ladingdampen verwerken en waar de mobiele ontgassingsinstallaties moeten komen te staan zijn van mening dat het hier niet gaat om afvalverwerking en vrezende de administratieve lasten van een vergunningsaanvraag. Afvalverwerking schijnt op dit onderwerp ook een negatieve connotatie te hebben. Daarom is er tot op heden nog geen afvalvergunning aangevraagd door deze partijen. Dat is spijtig, omdat ontgassingsinstallaties juist een oplossing kunnen zijn voor een milieuprobleem.

IPO en de sector hebben het ministerie verzocht om de afvalstatus van de ladingdampen op te heffen om deze impasse te doorbreken. Het ministerie ziet

³ Vluchtige Organische Stoffen komen vrij bij verdamping van aardolieproducten en andere organische stoffen en bij onvolledige verbranding.

daartoe echter geen mogelijkheid op grond van het EU-recht dat bepaalt wanneer er sprake is van een afvalstof. Hierover is Europese consensus. Indien Nederland in strijd met deze regels handelt, riskeert Nederland een Europese infractieprocedure, omdat hiermee het gelijke speelveld voor andere bedrijven in het geding komt. Het andere knelpunt betreft de emissies van een aantal installaties tijdens het ontgassingsproces. Ook dit betreft een discussie die al speelde in de aanloop naar het verbod. Sommige installaties stoten meer emissies uit dan wettelijk toegestaan. Ook op dit vlak vraagt men verruiming voor de duur van een verbeterprogramma, waarna de installaties wel aan de gestelde eisen moeten voldoen. Tijdens mijn werkbezoek aan een mobiele ontgassingsinstallatie in Lelystad heb ik gezien hoeveel ladingdampen zo'n installatie kan verwerken versus de verhoudingsgewijs lage uitstoot van diezelfde installatie. Ik ben dan ook doordrongen van het feit dat we de reeds bestaande ontgassingsinstallaties zo snel mogelijk moeten inzetten, maar dit moet wel zoveel als mogelijk binnen de gestelde kaders gebeuren. Die kaders zijn er namelijk ook om milieu en gezondheid te beschermen. Wanneer van een afwijking moet worden gesproken, kan dit alleen van zeer korte duur zijn, moet er altijd zicht zijn op een vergunbare situatie en betreft dit uiteindelijk een bevoegdheid van de provincies.

Ondanks de genoemde knelpunten, blijft de gedeelde ambitie om zo snel mogelijk minder varend te ontgassen overeind. Op korte termijn zal er dan ook een bestuurlijk overleg worden gepland met de provincies en de sector om de huidige impasse te doorbreken en vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid te komen tot een duurzame vergunningverlening voor ontgassingsinstallaties en daarmee de roadmap te kunnen vaststellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/292131