

Den Haag, 13 oktober 2023

Kenmerk N-23-059

Onderwerp **reactie op internetconsultatie Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit
– samenvoegen fasen 1 en 2 ontgassingsverbod**

VEMOBIN, VOTOB, en VNCI¹ maken gezamenlijk gebruik van de mogelijkheid te reageren op het ontwerp ‘Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit’.

Wij ondersteunen in principe van harte het ontwerpbesluit om per 1 juli 2024 het ontgassen door tankschepen van dampen die vermeld zijn in tabel I en II van CDNI-verdrag (Besluit CDNI 2017-I-4) naar de buitenlucht te verbieden. Wij zijn het ook eens met de diverse verwijzingen naar het verdrag m.b.t. de toedeling van verantwoordelijkheden en kosten bij het proces van ontgassen van binnenvaartschepen.

Echter, zoals afgelopen jaren herhaaldelijk door ons aangekaart: essentiële randvoorwaarden voor het opzetten van de infrastructuur voor ontgassingsinstallaties ontbreken nog steeds.

Daarmee is ons vertrouwen laag dat er op 1 juli 2024 een voldoende en bruikbare infrastructuur beschikbaar is. Verladers zullen zich inspannen voor maximaal compatibele ladingtransport. Desondanks is de voorspelling dat zonder tijdige infrastructuur er als gevolg van substantieel meer ‘dedicated’ vervoer er een ‘infarct’ op de binnenwateren kan ontstaan.

1. **Verladers/ontvangers zijn niet geëquipeerd om ontgassing uit te voeren:**

De installaties van de verladers/ontvangers zijn ingericht om tankschepen te laden en lossen en om daarbij vrijkomende dampen via een dampretoursysteem terug te voeren naar de betreffende producttank (e/o deels te verwerken). De primaire activiteit van innemen van grondstoffen e/o distributie van producten t.b.v. continuïteit van de bedrijfsvoering legt al **vaak volledig beslag op de steigercapaciteit (16-20 uur per dag)**. Het ontgassen (damp- en vloeistofvrij maken) van een tanker is een heel andere activiteit die minimaal 10 uur duurt, maar soms zelfs enkele dagen. Daarnaast heeft de verlader/ontvanger **geen toepassing voor dampen van ‘vreemde’ producten** die zij niet zelf verwerkt. De ontgassingsactiviteit moet daarom worden uitgevoerd door een derde partij op logistiek slimme locaties buiten de inrichting van de verladers/ontvangers.

2. Op dit moment zijn de betreffende **aanbieders niet in staat om tegelijk te voldoen aan alle milieutechnische eisen** (NOx en restemissies, stikstofdepositie) die aan (mobiele) ontgassingsinstallaties worden gesteld. Er wordt weliswaar op beperkte schaal getest, maar het lijkt vooralsnog onwaarschijnlijk dat op korte termijn aan alle lokale milieunormen kan worden voldaan zonder een substantieel innovatietraject. Zolang omgevingsdiensten het voorkomen van lokaal beperkte milieubelasting als hun primaire prioriteit zien, ondanks de enorme milieuwinst die al geboekt kan worden, blijven investeerders terughoudend om deze dienst groots in de markt te willen zetten. Daarvoor is een uniform, transparant en praktisch uitvoerbaar vergunningstelsel noodzakelijk, toegespitst op deze specifieke

¹ VEMOBIN : Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie, voorheen VNPI, Vereniging van de Nederlandse Petroleum Industrie, VOTOB : Vereniging van Nederlandse Tankopslagbedrijven, VNCI : Koninklijke Vereniging Nederlandse Chemische Industrie,

milieubelastende activiteit, dat het benodigde technische innovatietraject met bijbehorende financiële risico's aanmoedigt. De verladers hebben hiervoor in 2022 voorstellen ingediend, maar inhoudelijk opvolging laat nog op zich wachten.

3. **Het ontbreekt aan locaties waar deze mobiele installaties geplaatst kunnen worden.** Het uitgangspunt is dat een dienstverlener zelf een locatie moet zoeken zodat voor de ontgassingsactiviteit een locatie-specifieke vergunning kan worden aangevraagd. Dit vertraagt de start van een vergunningsaanvraag voor ontgassingsinstallaties. Het Rijk moet hier de regie in nemen zodat de havenbedrijven locaties gaan aanwijzen.
4. **Naast de NOx emissies speelt ook stikstofdepositie een rol.** Mogelijke dienstverleners raken verstrikt in het web van vergunningen. Recent is gebleken dat naast de verschillende emissiegrenswaarden er mogelijk ook een natuurvergunning nodig is als er stikstofemissies met de dampverwerkingsinstallatie gepaard gaan. Er is behoefte aan richting, b.v. wanneer geldt voor deze activiteit de jaarlijkse vrijstelling; kan de stikstof emissie van de ontgassingactiviteit binnen de bedrijfsmatige ruimte van een bestaande milieuvergunning gesaldeerd worden, welke rol kan een stikstofbank spelen?

Bovengenoemde knelpunten raken artikel 5.02 van het CDNI-verdrag dat de verplichtingen van de verdragsluitende partijen, i.c. de Nederlandse overheid, beschrijft: *“De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe om infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, waswater en dampen tot stand te brengen dan wel te laten brengen.”*

Mede gezien de verantwoordelijkheden zoals in dit artikel 5.02 beschreven, spreken wij de wens uit dat het ministerie I&W alles in het werk stelt om deze infrastructuur in overleg met decentrale overheden tijdig te realiseren. Naast commitment van alle partijen in deze infrastructuur te voorzien, is een tijdige aanvang en strikte planning onontbeerlijk, om zo te zorgen dat er binnen vijf jaar na 1-7-2024 voldoende ontgassingscapaciteit aanwezig is in Nederland. Zonder strikte regie vanuit de Rijksoverheid gaat dit nooit ofte nimmer lukken.

Daarnaast lezen deze partijen dat het verbod op tranche 2 stoffen nog met de verdragsluitende staten wordt besproken. Immers, in het CDNI is voorzien dat het tranche 2 verbod eerst 2 jaar na tranche 1 in zou gaan. Gelet op alle vertraging steunen deze partijen een gelijktijdig verbod. Deze partijen vernemen echter graag van de minister wat het gevolg zou zijn als de andere verdragsluitende staten te kennen geven niet in te stemmen met het versneld verbieden van ongecontroleerd ontgassen van tranche 2 producten. Heeft Nederland de jurisdictie om op eigen titel de ongecontroleerde ontgassing van tranche 2 producten te verbieden? Voor de uitrol van bovengenoemde ontgassingsinfrastructuur is zekerheid over de verboden essentieel.

Namens Vemobin, VNCI en VOTOB