**Rondetafelgesprek Varend Ontgassen, 7 maart 2023**

***Position paper Koninklijke Binnenvaart Nederland***

De Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) maakt zich, mede gelet op de veiligheid van bemanningen, omwonenden en het milieu, al vele jaren sterk voor het uitbannen van het varend ontgassen. De maatschappelijke verontwaardiging neemt terecht toe en vereist daarom een ander en sneller tijdspad dan van kracht wordt na de ratificatie van het CDNI-verdrag. Een duidelijke stip op de horizon in de vorm van een concrete datum waarop een algeheel ontgassingsverbod ingaat, schept hierdoor meer duidelijkheid voor alle partijen.

KBN brengt hiermee het standpunt van haar leden met ca. 850 tankvaartschepen, onder de aandacht en vertegenwoordigd hiermee ca. 70% van de tankvaartvloot in West-Europa.

**Versneld verbod varend ontgassen**

KBN pleit voor het versneld invoeren van een algeheel verbod op varend ontgassen. Er dient niet gewacht te worden op ratificatie van het CDNI-verdrag door Zwitserland en Frankrijk. Daarnaast sluit de in het CDNI genoemde fasering niet aan bij de maatschappelijke ontwikkelingen op dit onderwerp.

Concreet betekent dit dat de UN-stoffen, die genoemd worden in de 3 tabellen behorende bij het CDNI-verdrag, versneld onder een verbod dienen te vallen. Een concrete datum, bijvoorbeeld 1 januari 2024, zorgt voor meer duidelijkheid in de markt en een gelijk speelveld voor alle partijen. Het geeft exploitanten van (mobiele) ontgassingsinstallaties perspectief en verdere innovatie van de verschillende technieken zal hierdoor een impuls krijgen. Tevens, zo verwacht KBN, zal dedicated en compatibele vaart verder toenemen en daarmee onnodige ontgassingen naar de buitenlucht significant doen afnemen.

**Kosten**

Het CDNI-verdrag beschrijft in artikel 8 de financiering van onder andere het ontgassen. Het versneld invoeren van een algeheel verbod op ontgassen dient in de geest van het genoemde artikel plaats te vinden. Ofwel, de verlader (of eigenaar van de lading) draagt zorg voor de kosten voor het ontgassen van het schip overeenkomstig Deel B van de Uitvoeringsregeling.

Hiertoe dienen duidelijke afspraken gemaakt te worden tussen vervoerders en verladende partijen, waarin bovenstaande geregeld wordt in de periode dat het CDNI-verdrag nog niet (volledig) is geïmplementeerd. Zo nodig dient dit nog opgenomen te worden in het Nationale Ontgassingsverbod.

**Beschikbaarheid infrastructuur**

De juridische complicaties rondom de vergunningverlening van (mobiele) ontgassingsinstallaties zijn in diverse documenten en overleggen reeds uitgebreid behandeld. Vanzelfsprekend dient er, conform de vereisten in het CDNI-verdrag, een landelijk dekkende ontgassingsinfrastructuur voorhanden te zijn. Gestreefd dient te worden naar minimaal 10 mobiele installaties, verspreid over de regio’s.

**Dedicated en comptabiliteit**

Een algeheel verbod op varend ontgassen zal een impuls geven aan meer dedicated en compatibele vaart. KBN is van mening dat vandaag begonnen kan worden met meer compatibele vaart. Het zal direct leiden tot minder ontgassingen naar de buitenlucht. Comptabiliteitslijsten zijn reeds ontwikkeld en beschikbaar. KBN roept verladende partijen op om ook op dit punt leiderschap/eigenaarschap te tonen en zo het aantal ontgassingen naar de buitenlucht substantieel te verminderen.

**Onafhankelijke handelaren**

Naast de bekende grote verladende partijen bestaat een groot deel van de markt uit zogenaamde onafhankelijke handelaren. Tot op heden hebben deze partijen niet betrokken geweest aan de diverse discussies en pogingen om tot oplossingen te komen ten aanzien van het varend ontgassen. KBN is dan ook van mening dat deze partijen geactiveerd dienen te worden om een bijdrage te leveren in het traject naar een algeheel verbod op varend ontgassen. Een duidelijk signaal vanuit het ministerie naar deze onafhankelijke handelaren is gewenst.