**Position-paper Ontgassen**

Hoorzitting Tweede Kamer Rondetafelgesprek varend ontgassen, d.d. 7 maart 2023

1. Het bedrijfsleven in brede zin en ook de tankopslagbedrijven willen dat het ontgassen naar de buitenlucht zo snel mogelijk wordt gestopt. De basis hiervoor is gelegd in het CDNI-verdrag.
2. Het CDNI spreekt bedrijfsleven en overheid aan:
	1. Waarbij alle betrokken bedrijfsleven-partijen aangesproken worden om milieuvervuiling door ontgassen te voorkomen. De eigenaren van de producten (‘verladers’) dragen de kosten voor het ontgassen: ‘*De verlader draagt de kosten voor het ontgassen van het schip overeenkomstig Deel B van de Uitvoeringsregeling*’ (art. 8, lid 1a, CDNI). Deze verladers zijn vaak handelaren die in binnen- en buitenland allerlei olie- en chemieproducten verhandelen en daarvoor transportmodaliteiten zoals schepen inhuren. De verladers dienen daarom ten nauwste betrokken te worden bij de uitvoering van het verdrag.
	2. De Verdragsluitende Staten zijn verplicht ‘*langs de in Bijlage 1 genoemde vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichting en dit internationaal af te stemmen*’ (Art. 4, lid 1 CDNI). Van het Rijk mag een inspanning worden verwacht om het probleem van ontgassen naar de buitenlucht te stoppen.

Tankopslagbedrijven zijn geen verladers en zijn nooit eigenaar van het product, maar kunnen onder bepaalde condities hun dampretoursystemen als dienstverlening inzetten om restdampen uit schepen te verwerken.

1. De kern van de oplossing is gelegen in het voortvarend uitvoeren van het CDNI verdrag. Dit verdrag is niet voor niets tot stand gekomen: om waterbed effecten tussen landen te voorkomen en ontgassen effectief tegen te gaan is samenwerking tussen de Verdragsluitende Staten noodzakelijk. De minister van I&W kan tot versnelling van de CDNI-verdrag de volgende acties ondernemen:
	1. Druk zetten op de landen dit nog niet geratificeerd hebben, namelijk Frankrijk en Zwitserland.
	2. Volgens de minister is de Europese Kaderrichtlijn Afval belemmerend om de restdampen/restproducten NIET als afval te zien. De status afval is evenwel een belemmering voor o.a. tankopslagbedrijven om deze restproducten te verwerken. De minister kan zijn interpretatie van de kaderrichtlijn toetsen met andere Verdragsluitende Staten en gezamenlijk tot een interstatelijke eenduidige interpretatie komen.
	3. De minister kan met Verdragsluitende Staten afspraken maken over de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur. Dit biedt de markt voor ontgassinginstallaties meer zekerheid.
2. De minister kan met de verladers en vergunningverleners, vooruitlopend op het van kracht worden van het CDNI, een convenant sluiten om alvast met de opbouw van de infrastructuur te beginnen. Het gaat hierbij om locaties in havens of elders aan te wijzen, waar mobiele ontgassingsapparatuur gebruikt kan worden en om vergunningen voor deze installaties. Dit zal zo wie zo de nodige tijd vergen en is een ‘no regret’ actie. Daarnaast kunnen alvast vergunningen voor bestaande dampverwerkingsinstallaties bij o.a. tankopslagbedrijven aangepast worden, met oog op het kunnen ontgassen van binnenvaartschepen als dienstverlening.
3. De eis om in dit stadium volledig aan de emissiegrenswaarden uit het Activiteitenbesluit te voldoen, is voor mobiele installaties momenteel technologisch nog niet mogelijk. Deze eis is evenwel een belemmering voor OD’s om een vergunning te verlenen. Hier geldt evenwel het spreekwoord dat ‘het betere is de vijand van het goede’. De minister kan tijdelijke vrijstelling geven voor het nog niet voldoen aan het Activiteitenbesluit en met partijen afspreken dat zo snel mogelijk wordt ingezet wordt op een technologieverbetering dat wel leidt tot het halen van de emissiegrenswaarden. Voor opslagbedrijven geldt dat zij op basis van huidige vergunningverlening bepaalde productdampen mogen verwerken en voldoen aan het Activiteitenbesluit dan wel aan een maatwerkbesluit voldoen.
4. Met betrekking tot de afvalstatus geloven wij dat de minister van I&W ook nationale oplossingen heeft, namelijk door voor deze specifieke situatie een rechtsoordeel einde afvalstatus te verbinden aan restdampen verwerkt in ontgassingsinstallaties. De minister kan ook een specifieke AMvB opstellen hoe deze dampen die als afval betiteld moeten worden, geregeld zijn. Hierdoor is maar een beperkte afvalvergunning nodig.
5. De tankopslagsector heeft dampverwerkingsystemen op haar locatie voor haar klanten. Wanneer de steiger vrij is, kunnen derden bij wijze van dienstverlening ook van deze faciliteit gebruik maken. Ook zouden zij mobiele verwerkingsinstallaties onder bepaalde condities op hun locaties kunnen toestaan. Ook hier speelt dat deze dienstverlening verbonden is aan een vergunning afvalverwerking, wat het onaantrekkelijk maakt om deze dienst aan te bieden (zie voor oplossingen punt 6). Een andere oplossingsrichting is om het schip en de terminal als één geheel te beschouwen (zoals bij het reguliere product- brengend of -ontvangend schip – terminal het geval is).