

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van ...**

**tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de versnelling van de gefaseerde invoering van een verbod op varende ontgassen op de binnenwateren**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ..., nr. IenW/BSK-..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikel 9.5.2 van de Wet milieubeheer;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. ... );  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Na artikel 45, tweede lid, van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van de in artikel 11.01, onderdeel b, van de Uitvoeringsregeling genoemde overgangstermijn mogen de dampen van de goederen met de UN-nummers vermeld in Tabel II van aanhangsel IIIa bij het verdrag niet in de atmosfeer uitgestoten worden, tenzij aan de voorwaarden bedoeld in aanhangsel IIIa wordt voldaan. De dampen van deze goederen moeten worden ontgast als bedoeld in het tweede lid, tenzij anders wordt bepaald in artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling.

4. De kosten voor de ontgassing bedoeld in het derde lid worden verdeeld overeenkomstig artikel 7.06 van de Uitvoeringsregeling.

## **Artikel II**

1. Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, doch niet eerder dan 1 juli 2024.
2. Het in artikel I van dit besluit bedoelde derde en vierde lid van artikel 45 van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart vervallen op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

CONCEPT

## Toelichting

### 1. Inleiding

Dit besluit wijzigt artikel 45 van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (hierna: SAB). Na inwerkingtreding van het besluit van 28 mei 2020<sup>1</sup> (hierna: het Wijzigingsbesluit SAB) is in artikel 45 van het SAB het verbod op varend ontgassen door tankschepen geregeld. Varend ontgassen is het op tankschepen naar de buitenlucht laten ontsnappen van dampen die reesteren in de tank, nadat de lading is gelost.

Het Wijzigingsbesluit SAB diende ter implementatie van een op 22 juni 2017 aangenomen wijziging (Besluit CDNI 2017-I-4) (Trb 2018, 23) van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (hierna: CDNI-verdrag). De inwerkingtreding van het Wijzigingsbesluit SAB was in eerste instantie afhankelijk gesteld van de ratificatie van de wijziging van het CDNI-verdrag door de andere verdragspartijen. Met het besluit van 15 mei 2023 is nu geregeld dat het ontgassingsverbod ongeacht de ratificatievoortgang uiterlijk op 1 juli 2024 gefaseerd van kracht wordt in Nederland.<sup>2</sup> Aanleiding voor dit laatste besluit was dat de ratificatie van de wijziging van het CDNI-verdrag in verschillende verdragstaten substantiële vertraging heeft opgelopen en langer uitstel om diverse redenen in Nederland ongewenst is.<sup>3</sup>

De inwerkingtreding van het ontgassingsverbod is, zoals ook al is toegelicht onder punt 1.3 van de nota van toelichting bij het Wijzigingsbesluit SAB, verdeeld in drie fasen, waarbij telkens meer dampen van goederen onder het verbod komen te vallen. Fase I betreft de dampen van stoffen die al onder de EU-richtlijn 94/63/EG<sup>4</sup> vallen, met daar aan toegevoegd benzeen. Fase II betreft de bijzonder schadelijke dampen van stoffen die meer dan 10% benzeenhoudend zijn. Fase III betreft de dampen van stoffen die zijn geïdentificeerd in de lijst van 25 meest vervoerde stoffen.<sup>5</sup> Fase I gaat, zoals al opgemerkt, uiterlijk 1 juli 2024 in Nederland in. Fase II was op grond van het verdrag voorzien voor twee jaar na inwerkingtreding van fase I op grond van het verdrag en fase III voor drie jaar na inwerkingtreding van fase I.

Deze gefaseerde inwerkingtreding is onderdeel van het CDNI-verdrag. Met de onderhavige wijziging van artikel 45 van het SAB wordt echter beoogd dat, vooruitlopend op de inwerkingtreding van fase II op grond van het verdrag in het hele CDNI-gebied, een verbod op nationaal niveau geldt voor de stoffen die onderdeel zijn van fase II. De bedoeling is dat deze uitbreiding gelijktijdig met of zo snel mogelijk na fase I van het verbod in Nederland in werking treedt.

### 2. Inhoud van dit besluit en verhouding met internationale recht

#### 2.1 Versnelling fase II

Onderdeel van het CDNI-verdrag is de Uitvoeringsregeling. Daarin worden de nadere details geregeld die betrekking hebben op het verdrag. Bij de wijziging van het CDNI-

<sup>1</sup> Besluit van 28 mei 2020 tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de invoering van een ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) (Stb. 2020, 170)

<sup>2</sup> Besluit van 15 mei 2023, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit van 28 mei 2020 tot wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de invoering van een ontgassingsverbod op de binnenwateren in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) (Stb. 2023, 200).

<sup>3</sup> Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij het besluit van 15 mei 2023 (zie voetnoot 1).

<sup>4</sup> Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations (PbEG 1994, L 365). Deze richtlijn heeft tot doel om de veiligheid van opslag en distributie van motorbrandstoffen te borgen. Het CDNI sluit daarop aan, maar is gericht op de bescherming van het milieu door middel van het voorkomen, inzamelen en verwerken van scheepsafval.

<sup>5</sup> Van de Broeck. (2013). *Criteria for definition of liquid cargo that can be subject of degassing procedures*. CEFIC SCGTRS.

verdrag waarmee het ontgassingsverbod wordt geïntroduceerd zijn in de Uitvoeringsregeling ook overgangsbepalingen opgenomen. Die overgangsbepalingen bevatten de hierboven beschreven gefaseerde inwerkingtreding. Het doel van de gefaseerde inwerkingtreding was een balans vinden tussen een snelle invoering van het verbod en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen terugbrengen, maar tegelijkertijd de marktpartijen voldoende tijd te geven voor het bouwen van ontgassingsinstallaties. Gezien de in Nederland breed gedragen wens om niet te wachten op de in het CDNI-verdrag bepaalde inwerkingtredingsdatum van fase II is ervoor gekozen om het verbod op de stoffen die in fase II vallen gelijktijdig met of in ieder geval zo snel mogelijk na fase I te laten gelden. De bepalingen daartoe worden toegevoegd in artikel 45 van het SAB en berusten op dezelfde grondslag als het Wijzigingsbesluit SAB, namelijk artikel 9.5.2 van de Wet milieubeheer. De wens voor een verbod is duidelijk uitgesproken in contacten met de sector en blijkt ook uit positieve reacties op de kamerbrief waarin de intentie is aangekondigd om in Nederland fasen I en II samen te voegen.<sup>6</sup> Ook in de Tweede Kamer heeft een meerderheid de politieke wens uitgesproken om fasen I en II samen te voegen.<sup>7</sup> De huidige urgentie komt vooral voort uit de substantiële vertraging die is opgelopen voordat de wijziging van het CDNI-verdrag en daarmee fase I in werking treedt, doordat de ratificatie in de andere verdragsstaten langer duurt dan verwacht. Bij het op initiatief van Nederland overeenkomen van een gefaseerd verbod in het CDNI-Verdrag werd uitgegaan van een aanzienlijk snellere ratificatie. Na een ratificatieperiode van zes jaar valt die afweging anders uit en is het zeer wenselijk de gefaseerde inwerkingtreding te versnellen. Hier dringt Nederland ook in internationaal verband op aan. Zo heeft Nederland een voorstel ingediend om de termijnen in de Uitvoeringsregeling voor alle landen te vervroegen. Hiervoor is echter unanimititeit nodig. Op dit moment zijn er al meerdere lokale en provinciale verboden op varend ontgassen. Door op grond van het SAB meer stoffen sneller onder het verbod te laten vallen, komt er ook gewenste duidelijkheid in de huidige situatie van verschillende regionale verboden op verschillende plekken in Nederland. Om met betrekking tot de verdeling van kosten aan te sluiten bij de uitgangspunten van het CDNI-verdrag, wordt bij deze wijziging een artikellid opgenomen waarmee expliciet wordt aangesloten bij die manier van het verdelen van kosten.

## *2.2 Geen versnelling fase III*

Zoals eerder in deze toelichting beschreven, is de invoering van de bepalingen van het CDNI gefaseerd ontworpen. Er is bewust gekozen om fase III niet mee te nemen in dit nationale verbod. Hoewel een algeheel verbod op varend ontgassen (fasen I, II en III) zou leiden tot een reductie in de emissie van schadelijke stoffen, wegen ook andere belangen zwaar mee. Zo is het aantal stoffen per fasering en het tijdspad internationaal afgesproken. Fasen I en II karakteriseren zich door stoffen die veelal dedicated of compatibel gevaren kunnen worden.

De gefaseerde aanpak is destijds opgesteld op voordracht van het internationale bedrijfsleven zodat er ook na inwerkingtreding van het verbod doorgewerkt kan worden aan de ontwikkeling van de installaties.

Met het vervroegen van fase II loopt Nederland vooruit op de in internationaal verband en in het CDNI-verdrag vastgelegde afspraken. Volgens de afspraken treedt fase II in werking twee jaar na de inwerkingtreding van de verdragswijziging (en dus 30 maanden na de laatste ratificatiehandeling). Voor fase III is dat echter drie jaar na de inwerkingtreding, waarbij bovendien een evaluatie van fasen I en II is voorzien. Tijdens de Conferentie van Verdragsluitende Partijen van 19 december 2023 is tussen de lidstaten van het CDNI afgesproken dat er verkend zal worden of versnelling van het tijdspad van het CDNI mogelijk is. Een versnelling van fase III in alleen Nederland zal tot een nog grotere en langere heterogeniteit in de regelgeving leiden en is daarom onwenselijk.

Het feit dat er in omliggende landen al veel stoffen uit fasen I en II verboden zijn te ontgassen, aangevuld met het gegeven dat mogelijke discrepantie in regelgeving tussen lidstaten naar verwachting niet langer dan 2 jaar zal duren, maakt dat het verbieden van

<sup>6</sup> Kamerbrief van 17 mei 2023, 'Stand van zaken varend ontgassen', nr. 31409-402.

<sup>7</sup> Verslag commissiedebat maritiem van 30 mei 2023, nr. 31409-408.

fase I en II aan het beleidsdoel tegemoet komt om de emissie van schadelijke stoffen in Nederland terug te dringen, met draaglijke kosten voor het bedrijfsleven en voldoende aanpassingstijd voor logistieke ketens. Het ministerie houdt het standpunt dat fase III alleen vervroegd kan worden in overeenstemming met overige CDNI-lidstaten. Het is op dit moment moeilijk om een inschatting te geven van de kosten en baten van een versnelde invoering van fase III. Met zekerheid kan echter gesteld worden dat een uitbreiding van het aantal verboden stoffen het bedrijfsleven vraagt om meer investeringen en meer locaties waar installaties gerealiseerd moeten worden. Dit zou op dit moment onevenredig zijn, met een te kort tijdsplan. Deze bezwaren aangevuld met signalen dat dit voor overige verdragstaten een breekpunt zou zijn, leiden ertoe dat fase III niet meegenomen wordt in deze wijziging.

### *3. Gevolgen van dit besluit*

#### *3.1 Algemeen*

Deze wijziging heeft tot doel dat de stoffen genoemd in fase II van het verbod op varend ontgassen van het CDNI-Verdrag niet meer naar de atmosfeer ontgast mogen worden. Het voldoen aan een verbod op het ontgassen van deze stoffen kan op verschillende manieren. Als er gelost en geladen wordt met een identieke of compatible lading ("eenheidstransport" of "compatibel transport") is ontgassen niet nodig (oplossing 1). Bovendien kan een schipper voorkomen dat er dient te worden ontgast door het laden van drie opeenvolgende ladingen voor minimaal 50% van de tankcapaciteit (oplossing 2) of één lading van 95% van de tankcapaciteit (oplossing 3) van een stof die niet onder dit verbod valt. Tenslotte kunnen schepen eventuele restlading aanbieden bij een ontgassingsinstallatie (oplossing 4) om te laten ontgassen tot onder de "accepted vent free level" (AVFL) van 10% LEL. Hier krijgt de schipper een schriftelijk afschrift van. Deze installaties moeten tijdig vergund en gerealiseerd worden.

Om de inwerkingtreding van zowel fase I als II in Nederland zo goed mogelijk te ondersteunen, heeft het ministerie een organisatiestructuur in het leven geroepen met daarin (vertegenwoordigers van) havenbedrijven, ontgassingsinstallatiebedrijven, provinciale overheden/Interprovinciaal Overleg (IPO), omgevingsdiensten, verladers, raffinaderijen, tankopslagbedrijven en een schippersorganisatie. Deze structuur kent onder meer vier werkgroepen, een stuurgroep en een bestuurlijk overleg. Met name in de werkgroep die zich buigt over het vinden van mogelijke locaties voor de plaatsing van (vaste of mobiele) installaties, is het bedrijfsleven goed vertegenwoordigd, veelal via de voor dit thema relevante brancheorganisaties. Denk aan onder meer VNCI, Vemobin, Votob en EVRA. De organisaties die zitting hebben in de diverse werkgroepen hebben tevens zitting in de stuurgroep en indien gewenst in een bestuurlijk overleg varend ontgassen (op respectievelijk directeurs- en voorzittersniveau). Werkgroepen komen tweewekelijks bijeen, de stuurgroep maandelijks en het BO zo'n vier keer per jaar. Op 20 november 2023 is de gezamenlijke 'Roadmap Varend ontgassen' bestuurlijk vastgesteld en daarna aan de Tweede Kamer gestuurd.<sup>8</sup> In de roadmap zijn acties en afspraken opgenomen over de stappen en (tussen)producten die nodig zijn om te komen tot een voorspoedige invoering van het verbod op varend ontgassen. Om de roadmapdoelen te halen zijn voornoemde stakeholders betrokken in de werkgroepen, die specifieke producten uit de roadmap opleveren aan de stuurgroep en, indien nodig, het Bestuurlijk Overleg.

De roadmap richt zich in het bijzonder op de uit te voeren acties teneinde tijdig voldoende mogelijkheden te realiseren om aan het ontgassingsverbod te voldoen. Zo zijn er meer eenheids- en compatibele transporten mogelijk in de tankvaart waardoor de noodzaak van ontgassen vermeden kan worden. Onderdeel van de acties in de roadmap is tevens de realisatie van voldoende ontgassingsinstallaties voor wanneer ontgassen noodzakelijk is (als er geen sprake is van eenheidstransport, compatibele lading of opeenvolgende ladingen).

#### *3.2 Ontgassingsinstallaties*

<sup>8</sup> Kamerbrief van 4 december 2023, 'Roadmap varend ontgassen en onderzoek beste beschikbare technieken', nr. 31409-430. 5

Op dit moment wordt er gewerkt aan de totstandkoming van een dekkende infrastructuur van ontgassingsinstallaties. Naar verwachting zal een groot deel van de huidige ontgassing weggenomen worden door eenheidstransport of compatibel transport (oplossingen 1, 2 en 3). Dat betekent dat er wordt verwacht dat een relatief groot deel van de stoffen die niet meer varend ontgast mogen worden, opgevangen kan worden door aanpassingen in de supply chain. Daardoor hoeven schepen voor hun volgende vaart niet aan een installatie te ontgassen en kan een verbod succesvol worden ingevoerd, ook als een aantal installaties nog in ontwikkeling is bij inwerkingtreding van het verbod.

Echter zal het voorkomen dat schepen toch ontgast zullen moeten worden aan een installatie (oplossing 4). De technieken voor het verwerken van dampen uit ladingtanks van schepen worden al sinds jaren doorontwikkeld en het instellen van een ontgassingsverbod zal naar verwachting tot een versnelling van die ontwikkeling leiden. Het ontwikkelen van dergelijke installaties, inclusief het verkrijgen van de benodigde (omgevings)vergunning, is de verantwoordelijkheid van de verladers. Het ministerie ondersteunt dit proces. Het ministerie heeft niet de bevoegdheid om de installaties te vergunnen. Die bevoegdheid ligt bij het lokale bevoegde gezag op grond van de Omgevingswet en de Wet milieubeheer. De verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen zijn in de eerder genoemde roadmap verder benoemd en uitgewerkt. Binnen de overleggen die een gevolg zijn van de roadmap worden partijen bij elkaar gebracht die een rol hebben in dit proces. Zo beschikken lokale bevoegde gezagen en omgevingsdiensten over kennis van vergunningverlening, kunnen marktpartijen zoals de op- en overslagsector, havens en verladers locaties identificeren waar ontgassingsinstallaties kunnen worden gerealiseerd en bieden dienstverleners verenigd in de European Vapour Recovery Association (EVRA) ontgassingsinstallaties aan.

### *3.3 Gevolgen voor scheepvaart*

Het verbod geldt voor alle schepen die in Nederland varen. De noodzaak tot ontgassen kan echter worden weggenomen door eenheidstransport of compatibel transport (oplossingen 1, 2 en 3). Daardoor is het niet goed in te schatten hoeveel meer schepen door deze wijziging verplicht zijn om gebruik te maken van ontgassingsinstallaties. Het CDNI-verdrag bepaalt daarnaast in artikel 8 dat de kosten van het ontgassen niet bij de schipper, maar bij de eigenaar van de lading terecht komen. Dat komt ook terug in het met deze wijziging toegevoegde vierde lid bij artikel 45 van het SAB. Voor de schepen die gebruik moeten maken van een ontgassingsinstallatie zullen er echter wel gevolgen zijn. Om te ontgassen bij een installatie zal er namelijk sprake zijn van omvaartijd om bij een installatie te komen en wachttijd tijdens een ontgassing.

### *3.4 Gevolgen voor verladers*

Met de wijziging van artikel 45 van het SAB waarin op nationaal niveau vooruitlopend op de inwerkingtreding van fase II op grond van het CDNI-verdrag, het varend ontgassen van de stoffen die vallen onder deze fase wordt verboden, krijgt het bedrijfsleven een stip op de horizon om naartoe te werken. Hier hebben (vertegenwoordigers van) verladers, net als schippers, bevoegde gezagen en de politiek meermaals om gevraagd. Dit betekent echter wel dat investeringen in installaties om ladingdampen te kunnen verwerken naar voren gehaald moeten worden in de tijd. Verladers geven aan dat de inwerkingtreding van fase I en II in de meeste gevallen opgevangen kan worden door meer compatibel of dedicated te varen. Dan is ontgassen niet nodig. Voor het deel dat toch zal moeten ontgassen moeten tijdig voldoende installaties gerealiseerd worden. Dit is een verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven.

## *4. Toezicht en handhaving*

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is op grond van artikel 9.5.2 Wet milieubeheer jo. artikel 18.2b Wet milieubeheer jo. het Besluit aanwijzing ambtenaren VROM-regelgeving belast met het toezicht op en de bestuursrechtelijke handhaving van artikel 45 van het SAB met betrekking tot het verbod op ontgassen.

### *4.1 Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid*

Door de ILT is een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd. Hierin geeft de ILT aan dat het voorstel handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is mits er aan voorwaarden wordt voldaan. Zo dient er een voldoende dekkend systeem van monitoring en waarneming langs de vaarwegen te worden gerealiseerd, dient er bij de ILT voldoende capaciteit te zijn en is het slagen van het toezicht ook afhankelijk van het maken van goede afspraken tussen toezichthouders van verschillende overheden. Voorts geeft de ILT aan voor het toezicht inzage nodig te hebben in AIS en IVS NEXT data en dat handhaving plaats kan vinden op basis van UN- of stofnummers in plaats van "goederennamen". De ILT verwacht initieel €500.000,- en structureel 3,4 extra fte nodig te hebben voor het toezicht.

In aanloop naar de inwerkingtreding van het verbod worden in de zgn. werkgroep toezicht en handhaving afspraken gemaakt over het realiseren van adequaat toezicht op de naleving en handhaving van het nationale verbod op het naar de atmosfeer ontgassen van stoffen genoemd in fasen I en II van het CDNI. Voorts wordt de aanschaf door het Rijk van e-nose systemen onderzocht en zal het administratief toezicht in de werkgroep onderwerp van gesprek zijn. De ILT geeft aan vanaf inwerkingtreding op het verbod te kunnen en te zullen handhaven, ook als er bij inwerkingtreding nog geen volledig e-nose netwerk is gerealiseerd.

#### *5. Financiële gevolgen en overige kosten en baten*

Onder punt 1.7 van de toelichting bij het Wijzigingsbesluit SAB wordt uitvoerig ingegaan op de nalevingskosten die te verwachten zijn bij het verbod op varend ontgassen. Bij de totstandkoming van de wijziging van het CDNI-verdrag in 2017 is het bedrijfsleven geraadpleegd over (regeldruk)kosten. Ook in de jaren hierna is het bedrijfsleven over dit onderwerp veelvuldig geconsulteerd.

Daarbij moet bovendien aangetekend worden dat overheden en het bedrijfsleven na het genomen besluit ervan uit gingen dat de wijziging al zo vroeg als 2019 van kracht zou worden. Hierop zijn de bestaande effectbeoordelingen gebaseerd. Het langdurige uitstel heeft in die zin voor meer voorbereidingstijd voor het bedrijfsleven en overheden gezorgd, waardoor regeldrukeffecten zijn verminderd. De versnelling in relatieve zin is gezien de looptijd van ratificatie geen maatregel die disproportionele regeldrukkosten met zich meebrengt.

Ontgassen brengt uiteraard wel kosten met zich mee. Deze bestaan uit kosten voor het ontgassen zelf aan een installatie, met eventueel bijkomende kosten door omvaren van/naar de ontgasinstallatie of eventuele wachttijd bij de installatie. Deze worden geraamd op een bedrag met een gemiddelde orde van grootte van €6.000-€8.000 per ontgassing. Dit bedrag is in de CDNI effectbeoordeling opgenomen en gebaseerd op verschillende studies door CE Delft en Royal Haskoning DHV (RHDHV).

RHDHV becijfert tevens dat er met het verbieden van fase I en II 700-7000 ton vermeden emissies van vluchtige organische stoffen (VOS) en 300-1100 ton vermeden benzeenemissies per jaar worden behaald. Naast vermeden milieuschade moet ook vermeden gezondheidsschade voor schippers, bemanning en omwonenden geschaard worden onder de baten. Versnelling zal dus weliswaar kosten naar voren halen in de tijd, maar evengoed de baten.

Voor wat betreft die kosten per kg vermeden VOS-emissie en vermeden benzeenemissie per kg zijn de volgende berekeningen uitgevoerd. Respectievelijk zijn de kosten van voorgestelde maatregelen €3 tot €25 per kg VOS en €16 tot €66 per kg vermeden benzeenemissies. Deze kosten worden als proportioneel beschouwd.<sup>9</sup> RHDHV heeft de kosteneffectiviteit van het terugdringen van emissies van zowel VOS en benzeen en benoemt de maatregel als kosteneffectief. In elke fase is de maatregel kosteneffectief.

---

<sup>9</sup> Effects of future restrictions in degassing of inland tanker barges: an impact assessment within the framework of the CDNI convention (Royal Haskoning DHV). 7

## 6. Advisering

### 6.1 Regeldruk

Het wijzigingsbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft na toetsing van het wijzigingsbesluit tot vier adviespunten besloten.

#### 6.1.1 Adviespunt 1

In de eerste plaats adviseert het ATR om inzicht te geven in de kosten en baten van het versneld invoeren van het verbod op stoffen uit fase II en daarbij in te gaan op welke wijze het bedrijfsleven is geconsulteerd.

Naar aanleiding van het advies van het ATR is de toelichting van het wijzigingsbesluit aangepast en aangevuld, met name paragraaf 5. Zo is er nader uitgewerkt wat de gevolgen zijn van de versnelling van het verbod op fase II stoffen. Daarbij is specifiek aandacht besteed aan de kosten en baten van het verbod. Daarnaast is voornamelijk in paragrafen 3.1 en 3.2 de informatie uitgebreid over de rol van het bedrijfsleven, zowel in de voorbereiding van dit wijzigingsbesluit als in de periode tot aan de inwerkingtreding. Deze uitwerking van de gevolgen is een aanvulling op de uitwerking van de gevolgen van het verbod op varend ontgassen die is gemaakt in de toelichting bij het Wijzigingsbesluit SAB in 2020.

Wat betreft de verwerking van dit adviespunt moet echter aangetekend worden dat een deel van de maatschappelijke baten (verbetering van luchtkwaliteit, geuroverlast en gezondheid) zich lastig laten becijferen. Dit geldt in het bijzonder omdat het gaat om het vervroegen van een fase die ook zonder deze wijziging in werking zou treden.

#### 6.1.2 Adviespunt 2

In de tweede plaats adviseert het ATR om een nadere onderbouwing van kosten en baten te geven van de keuze voor het niet tevens versnellen van het verbod op stoffen uit fase III.

Aan de toelichting is een paragraaf (2.2) toegevoegd waarin wordt ingegaan op de beslissing om op dit moment niet over te gaan tot een versnelling van fase III van het verbod. Dat betreffen vooral juridische redenen en diplomatieke afwegingen. Daarbij is dan ook niet het ATR-advies om de kosten en baten van een versnelde invoering van fase III te becijferen overgenomen, omdat deze wijziging niet ziet op versnelde invoering van fase III. Daarbij zouden voor deze becijfering dezelfde moeilijkheden gelden als voor de becijfering van de kosten en baten van fase II.

#### 6.1.3 Adviespunt 3

In de derde plaats adviseert het ATR om samen met medeoverheden en de sector er voor te zorgen dat er vanaf de inwerkingtreding voldoende ontgassingsinstallaties zijn.

Naar aanleiding van dit adviespunt is in met name paragraaf 3.2 uitgebreid ingegaan op de inspanningen die het ministerie levert om samen met medeoverheden en de sector tot een voldoende hoeveelheid ontgassingsinstallaties te komen. Informatie over de betrokkenheid van de verschillende actoren is vooral terug te vinden in paragraaf 3.1.

#### 6.1.4 Adviespunt 4

Ten vierde adviseert het ATR de regeldrukeffecten cijfermatig uit te werken.

Naar aanleiding van dit adviespunt is paragraaf 5 aanzienlijk aangevuld met cijfermatige informatie over de kosten van ontgassen. Tevens is verspreid door de toelichting en met name in paragraaf 3.1 verder toegelicht op welke manieren het verbod kan worden nageleefd. Daar is lang niet altijd ontgassingsinfrastructuur voor nodig. Dit speelt namelijk een grote rol bij het in kaart brengen van de regeldrukeffecten. Het is en blijft onduidelijk op welke manier het verbod door de sector zal worden nageleefd. Daarnaast is het niet goed mogelijk om de precieze effecten van de versnelling van fase II in kaart

te brengen, ten opzichte van de effecten van de gefaseerde inwerkingtreding in de wijziging van het CDNI-verdrag.

### *7. Voorhang, nahang en internetconsultatie*

Dit besluit is overeenkomstig artikel 21.6, vierde en vijfde lid, van de Wet milieubeheer, voor- en nagehangen bij de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal. Het ontwerpbesluit heeft van ... tot ... voorgehangen bij beide Kamers en is gelijktijdig bekendgemaakt door middel van publicatie in de Staatscourant. Dit heeft ... geleid tot wijzigingen van het besluit.

Er heeft een internetconsultatie plaatsgevonden met betrekking tot dit wijzigingsbesluit. Deze consultatie stond open van 17 september 2023 tot en met 16 oktober 2023. Er zijn in totaal 13 reacties ingediend. De reacties gericht op de doelstelling van het besluit zijn voor het overgrote deel positief. Wel worden er kritische vragen gesteld door de respondenten. De reacties laten zich opsplitsen in verschillende thema's:

#### *7.1 Vergunningverlening*

Verschillende respondenten vragen aandacht voor het tijdig realiseren van een vergunde infrastructuur voor gecontroleerd ontgassen. Hierbij geven respondenten aan dat ook installaties die mogelijk niet aan geldende wet- en regelgeving, zoals algemene emissie-eisen, kunnen voldoen, (tijdelijk) vergund zouden moeten worden. Voorts geven respondenten aan dat "de algemene emissie-eisen die ook aan vaste installaties worden gesteld, voor mobiele varianten onhaalbaar zouden zijn." Ook vraagt men aandacht voor de vraag of ladingdampen gezien moeten worden als afval of product. Die vraag kan echter niet in algemene zin beantwoord worden, aangezien het antwoord afhangt van concrete omstandigheden van specifieke gevallen.

Tenslotte is ook in dit dossier de uitstoot van stikstof een zorg bij het proces van vergunningverlening.

Om duidelijkheid te scheppen over de vraag of er installaties op de markt beschikbaar zijn die technisch geschikt zijn voor het ontgassen van schepen en die kunnen voldoen aan algemene emissie-eisen is een onderzoek uitgevoerd naar de huidige beschikbare technieken. Uit het onderzoek blijkt dat de gebruikelijke vaste damperugwinningsinstallaties die toegepast worden en commercieel beschikbaar zijn, al dan niet aangevuld met *regenerative thermal oxidation (RTO)*, ook geschikt zijn voor het ontgassen van de productgroepen van fase I en II. Een vijftal technieken zijn geschikt voor mobiele dampverwerking van ontgassingsdamp van binnenvaarttanks, al dan niet gecombineerd. Deze technieken worden beschouwd als bewezen techniek. Daarnaast zijn deze technieken kosteneffectief volgens het wettelijk afwegingsgebied voor VOS. De technieken kunnen voldoen aan de BBT-geassocieerde emissieniveaus die gesteld worden aan vergelijkbare technieken. Voor de gasmotor met aanvullende reinigingstechnieken en de eenvoudige naverbrander moet dit nog worden aangetoond, met name bij de verwerking van stoffen met hoge benzeenconcentraties.

De uitkomsten van dit onderzoek kunnen door het lokale bevoegd gezag worden betrokken bij haar afwegingen bij het verlenen van een vergunning voor een mobiele installatie en bij het eventueel toepassen van maatwerk.

#### *7.2 Realisatie ontgassingsinstallaties*

In het bijzonder geven verladers en op- en overslagbedrijven aan dat er een tekort is aan steigercapaciteit bij locaties aan de wal waar ontgast kan worden. Deze zijn hierdoor onvoldoende geëquipeerd om gecontroleerde ontgassing uit te voeren op schepen die niet tegelijk nieuwe lading innemen. Daarom pleiten ze ervoor om (elders) mobiele installaties in te zetten, omdat er anders te weinig vergunde installaties gerealiseerd kunnen worden om aan de vraag naar ontgassingsinstallaties te voldoen. Voor het aanwijzen van locaties wensen respondenten meer regie van de overheid.

In aanloop naar het ontgassingsverbod moet er een infrastructuur van ontgassingsinstallaties aangelegd worden. Het gaat volgens cijfers ingewonnen door schippersbranche KBN om ongeveer 3300 ontgassing per jaar. De Rijksoverheid heeft geen bevoegdheid om locaties aan te wijzen. Wel faciliteert de Rijksoverheid het proces

om aanbieders van ontgassinginstallaties in gesprek te brengen met mogelijke locaties, veelal gemeenten of bedrijven. Als gevolg van deze reacties is de toelichting van dit besluit aangepast. Er is meer informatie toegevoegd over de rol van de Rijksoverheid bij de totstandkoming van de ontgassingsinfrastructuur.

### *7.3 Positie van schippers onder het verbod*

Meerdere respondenten zoals Koninklijke Binnenvaart Nederland vragen aandacht voor de borging van het principe "de vervuiler betaalt", dat centraal staat in het CDNI. Zij betogen dat dit basisprincipe inhoudt dat de verlader (de eigenaar van de lading) zorg draagt voor de kosten voor het ontgassen van het schip. Deze kosten zouden niet voor rekening van de schippers moeten komen. Voorts vragen ook schippersorganisaties om voldoende installaties en duidelijke contracten zodat schippers niet door verladers gedwongen kunnen worden om het verbod te omzeilen. In aanloop naar het verbod wordt binnen de roadmap ingezet op het tijdig realiseren van voldoende installaties om te ontgassen. Voorts zijn er andere manieren om aan het verbod te voldoen (zie 2b van dit document). Het principe "vervuiler betaalt" ontslaat de schipper echter niet van de verantwoordelijkheid om de bepalingen van het CDNI na te leven. Deze verplichtingen aan de schipper zijn opgenomen in artikel 12 van het CDNI.

### *7.4 Handhaving*

Meerdere respondenten benadrukken het belang van handhaving voor een succesvol verbod. Zo roept men op om de ILT voldoende uit te rusten voor de handhavingstaak, moeten provincies aangesloten zijn bij de handhaving en zou naast e-noses ook ingezet moeten worden op administratieve controles en sensoren aan boord van het schip. Deze punten zijn meegenomen in de HUF-toets van de ILT, waarin de ILT aangeeft welke middelen zij nodig heeft om de handhavingstaak uit te voeren. Voorts wordt in de werkgroep "handhaving en toezicht" waar de ILT, IPO en omgevingsdiensten zijn vertegenwoordigd gewerkt aan een holistische handhavingsstrategie waarin onder andere afspraken over het gebruik van e-noses, het instellen van administratieve controles, en regeling van ICT-systemen wordt afgesproken. Zie verder paragraaf 6.1 van dit document.

### *7.5 Harmoniseren van bewoordingen tussen het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag*

Enkele respondenten vragen aandacht voor het verschil in bewoording tussen het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag wat het ontgassen van bepaalde gevaarlijke stoffen verbiedt. Zo geven respondenten aan dat schepen die de stof UN 1268 vervoeren, deze niet mogen ontgassen na de wijziging, maar dat dezelfde inhoud mogelijk vervoerd kan worden onder UN 3295, een koolwaterstofmengsel genoemd in fase 3 van het CDNI. Ontgassen van dit UN nummer zal pas verboden zijn op het moment dat fase 3 inwerking treedt.

Respondenten geven aan dat de termen "ontgassen" en "ventileren" worden gebruikt. Met "ventileren" wordt bedoeld het ventileren van tanks naar de atmosfeer, zolang deze zich onder de zgn *Accepted Vent Free Level (AVFL)*, 10% LEL, bevinden.

Het ventileren na ontgassen (bij stofgebonden waarden onder het AVFL) kan slechts op plaatsen in Nederland waar dit niet reeds is verboden. Overeenkomstig de bepalingen van aanhangsel IIIa Ontgassingsstandaarden onder A lid 4 is het ventileren niet toegestaan "bij sluizen, met inbegrip van hun voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden" en "in gebieden met een overeenkomstige bescherming door nationale voorschriften". Deze voorwaarden zijn ontleend aan het ADN-verdrag. Het is dus niet zo dat vrij ventileren onder het AVFL zonder beperkingen is toegestaan.

Voor zowel het harmoniseren van terminologie (ontgassen en ventileren) en het gebruiken van UN-nummers in plaats van goederennamen geldt dat deze zaken inherent zijn aan het CDNI-verdrag en de bijlagen. Eventuele verduidelijking en harmonisatie waar respondenten om vragen zullen binnen de kaders van het CDNI moeten worden besproken en besloten. Nederland heeft een voorstel ingediend tot wijziging van de Uitvoeringshandeling om deze punten (terminologie en benoemen UN-nummers in plaats

van stofnamen) aan te passen. Deze kwesties worden dus al voortvarend binnen het CDNI opgepakt.

## *7.6. Overige punten*

### *7.6.1 Rol opdrachtgevers/verladers*

Respondenten dringen erop aan dat verladers, opdrachtgevers en tankopslagbedrijven hun verantwoordelijkheid moeten nemen in het realiseren van voldoende installaties en het nemen van andere maatregelen om bij inwerkingtreding van dit besluit te kunnen voldoen aan het ontgassingsverbod.

In het bestuurlijk overleg varend ontgassen, evenals de stuurgroep die maandelijks plaatsvindt, zijn (organisaties van) verladers en tankopslagbedrijven vertegenwoordigd. Alle partijen, waaronder de verladers, worden gedurende het hele proces gewezen op hun verantwoordelijkheden.

### *7.6.2 Inschatting toename leegvaart*

Eén respondent geeft aan dat een toename van compatibel en dedicated varen ook zorgt voor een toename van het scheepvaartverkeer en emissies die daarmee gepaard gaan. Hoewel een toename van eenheids- en verenigbare transporten mogelijk zal leiden tot meer leegvaart is het een afweging van verladers of zij op deze manier of door middel van gecontroleerd ontgassen voldoen aan het ontgassingsverbod. Een mogelijke toename van emissies van de scheepvaart wordt niet gezien als een beweegreden om het verbod op varend ontgassen verder uit te stellen. Overigens zal dit neveneffect ook optreden wanneer het CDNI-verdrag in alle lidstaten in werking treedt.

### *7.6.3 Grondslag*

Verladers vragen in hun reactie welke grondslag de Rijksoverheid heeft om de ongecontroleerde ontgassing van stoffen genoemd in fase II van het ontgassingsverbod te verbieden.

In de toelichting van dit besluit is daar aandacht aan besteed in paragraaf 2. Dat gedeelte van de toelichting is aangepast naar aanleiding van de internetconsultatie, om meer duidelijkheid te geven over de grondslag van het ontgassingsverbod.

### *7.6.4 Verschillende UN-nummers tussen fase II en III*

Respondenten refereren naar de verschillende categorieën waaronder stoffen gebracht kunnen worden. Zo geldt in fase II een verbod op het ontgassen van de stof UN 1268 met minder dan 10% benzeen. Mengsels, zoals UN 3295 met minder dan 10% benzeen vallen in fase III, waar het verbod in dit besluit niet op ziet. Respondenten vragen hoe handhavers kunnen optreden tegen het categoriseren van bepaalde stoffen als "fase III-stoffen".

Hoewel het een terechte veronderstelling is dat handhaving complexer en problematischer wordt in verband met die verschillende percentages in de verschillende fasen, is de keuze voor de specifieke UN-nummers en fasering van het verbod op het ontgassen van bepaalde vluchtige stoffen in de aanloop naar het CDNI verbod door een groep van deskundigen uit de sector in samenspraak met werkgroep leden van het CDNI vastgesteld. Gekeken is toen o.a. naar vervoerde volumes en schadelijkheid.

Het is aan de verlader aan te geven bij het aanbieden voor transport. Bij controles zijn aanwezige ladingsbescheiden onderwerp van het toezicht.

Het gegeven dat verschillende stoffen en mengsels te categoriseren zijn in meerdere fasen van het CDNI is een inherent probleem van de gefaseerde inwerkingtreding van het CDNI. Nederland heeft aandacht gevraagd voor versnelling van de fasering van het CDNI, mede om deze situatie, die zich ook in andere lidstaten van het CDNI zal voordoen, z.s.m. te beëindigen.

## *8. Inwerkingtreding*

Er wordt naar gestreefd om dit besluit op 1 juli 2024, of zo spoedig mogelijk daarna in werking te laten treden. Mede met het oog op de verplichting tot nahang en de samenhang met het Wijzigingsbesluit SAB is het niet goed mogelijk op dit moment al

een precies moment van inwerkingtreding op te nemen in dit besluit. Daarom zal de inwerkingtreding per apart koninklijk besluit plaatsvinden. Bij het nemen van dat besluit zal rekening worden gehouden met de verplichte nahang termijn van vier weken die geldt op grond van artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer.

Bij de inwerkingtreding wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de voor wetgeving vastgestelde vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn. Gezien het spoedeisende belang van dit besluit bestaat de kans dat daarvan wordt afgeweken.

Wanneer fase II van het verbod uit het verdrag in werking is getreden, is het verbod op die specifieke stoffen op nationaal niveau en daarmee deze wijziging van artikel 45 van het SAB niet meer nodig. Daarom is opgenomen dat bij koninklijk besluit zal worden bepaald wanneer de toegevoegde artikelleden zullen vervallen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT