

Roadmap Varend Ontgassen
Stuurgroep Varend Ontgassen
d.d. 31 augustus 2023
vastgesteld in bestuurlijk overleg 20 november 2023

Overeengekomen met:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
Inspectie leefomgeving en Transport (ILT)
Interprovinciaal Overleg (IPO)
Omgevingsdienst NL (ODNL)
Havenbedrijven
Verladersorganisaties CTGG, Vemobin en VNCI
Vereniging van tankopslagbedrijven (VOTOB)
Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)

Nationaal verbod varend ontgassen

Op 9 mei 2023 is in het bestuurlijk overleg varend ontgassen tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en bestuurders van IPO, verladersorganisatie Vemobin, VNCl, de vereniging van tankopslag bedrijven VOTOB, Koninklijke Binnenvaart Nederland en de brancheorganisatie voor de dampwerkende industrie EVRA afgesproken om een nationaal verbod varend ontgassen te realiseren met ingang van 1 juli 2024 of zoveel eerder als de overige CDNI-lidstaten het ratificatieproces hebben doorlopen. De minister heeft dit bevestigd in zijn brief aan de Tweede Kamer op 17 mei 2023 (Kamerstuk 31 409 nr 402). De minister heeft voorts aangegeven bij inwerkingtreding van het verbod onmiddellijk te zullen handhaven. Het inwerkingtreedingsbesluit is reeds gepubliceerd in het Staatsblad (2023, 200).

Hiermee is een duidelijke deadline meegegeven aan de voorbereidende handelingen om dit verbod succesvol te kunnen implementeren. Aan de stuurgroep varend ontgassen, waarin de betrokken partijen samenwerken, is opdracht gegeven om een geactualiseerde roadmap op te stellen met afspraken en acties over de totstandkoming van de basis ontgassingsinfrastructuur en de daarvoor benodigde vergunningen en de inzet en doorontwikkeling van ontgassingsinstallaties. Daarnaast dienen handhaving en toezicht op de naleving van het verbod op orde te zijn. Deze acties moeten bestuurlijk commitment verkrijgen.

Wat is de uitdaging?

- Er vinden in het ARA gebied ca 55000 scheepsbewegingen plaats op jaarbasis.
- Circa 4500-5500 schepen moeten nu jaarlijks ontgast worden voordat nieuwe lading ingenomen kan worden (schatting sector en adviesbureau CE Delft).
- Het aantal ongecontroleerde ontgassingingen kan door dedicated en compatibel varen teruggebracht worden met 40-50% (schatting Koninklijke Binnenvaart Nederland).
- Bij de aanvang van het landelijk verbod dient een infrastructuur dampverwerking beschikbaar te zijn voor een door CTGG en KBN ingeschat aantal gecontroleerde ontgassingingen op jaarbasis van stoffen genoemd in fase 1 en 2 van het verbod, uiterlijk 1 juli 2024.
- Het landelijk verbod ontgassen (CDNI tranche 1) gaat in uiterlijk per 1 juli 2024 in voor vier producten (UN nummers) en zal tegelijkertijd uitgebreid worden met de tweede tranche van het CDNI (3 UN nummers).

Infrastructuur varend ontgassen

- Bij de ingang van het nationaal verbod is een infrastructuur ontgassen nodig met voldoende capaciteit. De schattingen van de benodigde capaciteit worden beïnvloed door de mate waarin de sector in staat is dedicated en compatibel varen mogelijk te maken.
- De verladers geven aan dat er op 3-5 locaties in Nederland ontgassingscapaciteit beschikbaar moet komen (Port of Amsterdam, Port of Rotterdam, Zeeland, Gelderland en mogelijk Groningen Seaport)
- Om aan de verwachte vraag bij de ingang van de verboden te voldoen dienen 5-10 installaties beschikbaar te komen. Op deze locaties kan dan bij de uitbreiding van de verboden naar behoefte verder opgeschaald worden.
- De infrastructuur gecontroleerd ontgassen dient in overleg tussen verladers en aanbieders van ontgassingsinstallaties zodanig afgestemd te worden op vaarpatronen en laad- en lospatronen van schepen dat de logistieke afhandeling zo efficiënt mogelijk kan blijven verlopen.

Bouwstenen roadmap

De roadmap is opgebouwd uit een aantal bouwstenen die moeten leiden tot een infrastructuur voor het ontgassen van schepen en overige maatregelen voor een succesvolle implementatie van het nationaal verbod op 1 juli 2024.

De taken zijn onder te verdelen in de volgende bouwstenen:

Bouwsteen 1: Wet- en regelgeving

Bouwsteen 2: Installaties

Bouwsteen 3: Locaties

Bouwsteen 4: Vergunningen

Bouwsteen 5: Handhaving en toezicht

Bouwsteen 6: Reductie aantal ontgassing

Bouwsteen 7: Opschaling en terugdringen emissies

Taakverdeling roadmap

De hiervoor genoemde bouwstenen laten zich vertalen in een zevental taken die centraal staan in deze roadmap. Voor de aansturing en monitoring van de voortgang van de roadmap is de stuurgroep varend ontgassen verantwoordelijk, daarin ondersteund door het processteam en de procesmanager van het ministerie van IenW.

De concrete acties in de roadmap worden uitgevoerd door de vertegenwoordigers van de organisaties die deelnemen aan de stuurgroep en onderliggende werkgroepen.

Hieronder wordt de taakverdeling op werkgroepniveau nader uitgewerkt.

In het hierna volgende schema is aangegeven in welke werkgroep welke actie is belegd, wanneer deze moet plaatsvinden en wie hierbij betrokken zijn.

#	wat	wie	WG	wanneer	KPI
1	Wet- en regelgeving				
1.1	Aanpassing Scheepsafvalstoffen besluit	lenW	WG-4	Q2-2023	Aanpassing gepubliceerd in Staatsblad
1.2	Combinatie fase 1 en 2 nationaal	lenW	WG-4	Q4 2023 ¹	Aanpassing gepubliceerd in Staatsblad
1.3	Internationale lobby om fase 1 en 2 in CDNI samen te voegen	lenW	WG-4	Q1 2024	Internationaal akkoord over samenvoeging fase 1 en 2
2	Ontwikkeling van installaties				
2.1	Analyse beschikbare capaciteit bestaande installaties en potentie opschalen	EVRA, Votob, Vemobin en VNCI	WG-1	Q3 2023	Inzicht in beschikbare capaciteit nu en na opschalen bestaande infra
2.2	Onderzoek naar performance beschikbare installaties	Ministerie lenW + OD's	WG-1	Q3 2023	Afstandsanalyse bestaande installaties en in beeld brengen BBT
2.3	Inventarisatie en ontwikkeling van installaties die aan de wettelijk gestelde eisen voldoen.	Betrokken leden EVRA en verladers	WG-2	Q3, Q4 2023	Realistische inschatting beschikbare installaties en capaciteit in 2024
3	Locaties				

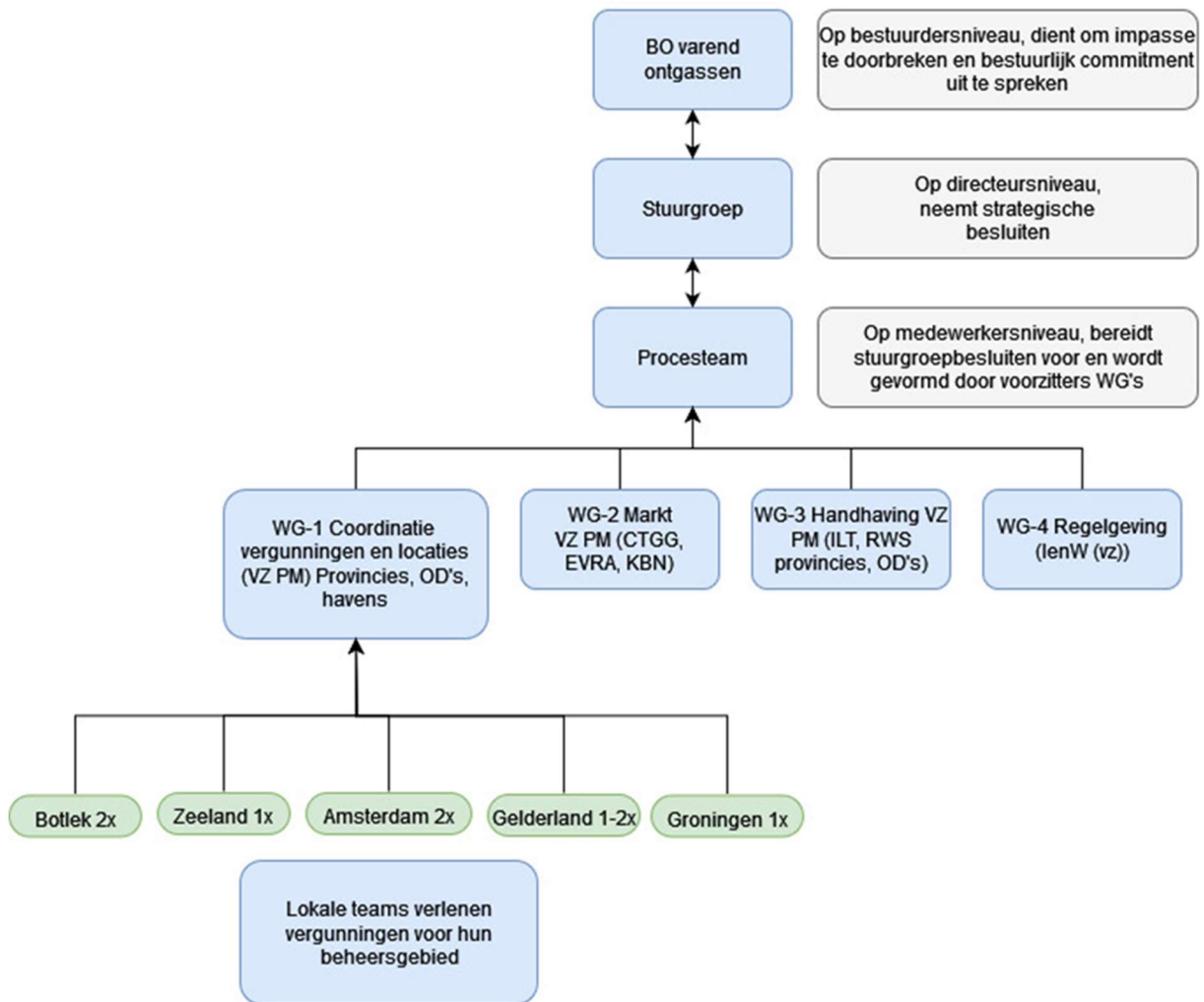
¹ Aanpassing Scheepsafvalstoffenbesluit gereed op tijd voor 1-7-2024. Het besluit daartoe is reeds genomen door minister van lenW en de wijziging is in procedure gebracht. Ambtelijke afronding Q4 2023.

3.1	Locaties dampverwerking binnen en buiten inrichting beschikbaar stellen	De marktpartijen zijn verantwoordelijk voor het realiseren van installaties incl. gewenste locaties. De overheidspartijen Provincies, havenbedrijven, RWS hebben een faciliterende rol	WG-1 en WG-2	Q4 2023	ZH 2-3 locaties
					NH 2 locaties
					ZL 1-2 locaties
					GLD 1 locatie
					GR 1 locatie ntb
4	Vergunningverlening				
4.1.	Verkenning van zo uniform mogelijk ingerichte vergunningverlening dampverwerking	Provincies en omgevingsdiensten	WG-1	Q3 2023	Eenduidige voorschriften voor vergunningverlening, in balans met specifieke, case by case verschillen
4.2	Indienen vergunningaanvragen	Alle partijen die een vergunning moeten aanvragen	RP ²	Q3, Q4 2023	Aantal aangevraagde vergunningen + start activiteiten
4.3	Beoordelen vergunningaanvragen	OD's provincies	RP	Q4 2023, Q1 2024	Beoordeling vindt plaats in lokale teams. Indien daartoe aanleiding is wordt bezien of maatwerkregels uitkomst kunnen bieden. In onderlinge afstemming met WG-1
4.4	Inzetten vergunde infrastructuur voor ontgassing	Betrokken leden EVRA, verladers	WG-1	Q4 2023-Q2 2024	Aantal vergunde installaties, hun capaciteit, afhankelijk van aantal benodigde ontgassing
5	Handhaving en toezicht				
5.1	Ontwikkeling en implementatie basisplan toezicht en handhaving varend ontgassen inclusief samenwerking met lokale toezichthouders	IL&T, RWS, OD's	WG-3	Q3 2023-Q4 2023	Op moment van inwerkingtreding (uiterlijk 1-7-2024) in staat om te handhaven op het verbod op varend ontgassen
5.2	Ontwikkeling en implementatie toezicht losverklaring	ILT en omgevingsdiensten	WG-3	Q4 2023-Q1 2024	Toezicht op (digitale) losverklaring, gekwantificeerde doelen beschikbaar, koppeling met toezichtsgegevens op het water

² Regulier proces

5.3	Ontwikkeling strategie toezicht en handhaving op ontgassingsinstallaties	Provincies, OD's (overige bev gez)	WG-3	Q4 2023	Afspraken over toezicht op installaties, handhaving op (maatwerk)afspraken in vergunning
5.4	Signalering door e-Noses	IL&T en provincies	WG-3	Q1, Q2 2024	Oplossen witte vlekken in e-Nose netwerk
5.5	Afspraken over data-uitwisseling voor handhaving inc juridische grondslagen (AVG)	ILT, RWS, Provincies	WG-3	Q3-Q4 2023	Handhavingsdiensten maken onderling duidelijke afspraken over het uitwisselen en gebruik van data en digitale middelen
6	Reductie aantal ontgassing				
6.1	Actualisatie inschatting aantal benodigde ontgassing per jaar (na analyse dedicated, compatibel varen), uitgespitst over de verschillende fases van het CDNI	CTGG en KBN	WG-2	Q3 2023	Inzicht in benodigde infrastructuur voor gecontroleerd ontgassen
6.2	Plan van aanpak voor terugdringen aantal ontgassing door optimaliseren dedicated en compatibel varen	CTGG en KBN	WG-2	Q3 2023	Commitment en tijdspad voor terugdringen onnodig ontgassen door industrie en binnenvaart
7	Opschaling en terugdringen emissies				
7.1	Plan van aanpak opschaling en R&D ter voorbereiding fase 3	EVRA, verladers	WG-2	Q1 2024	Op basis van ervaringen inzet ontgassingsinfrastructuur werken naar opschaling en conformiteit fase 3
7.2	Mogelijkheden onderzoeken voor nieuwe CEF-T aanvraag voor opschaling	EVRA en lenW	WG-2	Q4 2023	CEF-T Subsidie realiseren voor aanleg dampverwerkingsinstallaties

Governance roadmap varend ontgassen



De **stuurgroep** voert regie op het tijdig uitvoeren van de acties en taken genoemd in deze roadmap. De stuurgroepleden brengen verslag uit aan het bestuurlijk overleg varend ontgassen. Hiervoor wordt periodiek overleg ingepland waarbij eventuele risico's en knelpunten kunnen worden besproken en opgelost.

De stuurgroep komt maandelijks bijeen. Voorzitter DG LM (Brigit Gijbers)

In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd: lenW (afdelingshoofden beleid, afdelingshoofden juridische zaken), ILT, EVRA, CTGG, IPO, KBN, ODNL, havenbedrijven, verladersorganisaties (VNCI, VEMOBIN), VOTOB en een notulist.

Onder de stuurgroep wordt een **procesteam** ingesteld. Dit team bereidt de stuurgroep en het bestuurlijk overleg voor, coördineert de werkgroepen, en monitort of producten op tijd gereed zijn om invoering op 1 juli 2024 te kunnen realiseren. Voorts brengt het procesteam risico's in kaart en mitigerende maatregelen ter voorbereiding van de stuurgroep, waaronder het voorbereiden politieke en bestuurlijke processen. De procesgroep komt twee wekelijks (digitaal) bijeen. De trekkers van de werkgroepen en de procesmanager vormen het procesteam. Voorzitter: procesmanager.

Naast dit 'horizontale' procesteam zullen **vier werkgroepen** worden ingesteld.

WG-1: Vergunningverlening en locaties (omgevingsdiensten, provincies en havenbedrijven).

Het doel van deze werkgroep is kennisuitwisseling over de stand van zaken rond vergunningaanvragen inclusief welke locaties. Waar nodig en wenselijk inhoudelijke kennisuitwisseling. Het vergunningverleningstraject zelf blijft in de bestaande bevoegdheidslijn. Provincie is bevoegd gezag om te beslissen op een aanvraag, OD is uitvoeringsorganisatie van het bevoegd gezag.

Het idee is dat gewerkt wordt in lokale teams met de vergunningverlening. Concrete aanpak in de regio is nodig met de aangesloten stakeholders (exploitant installatie, omgevingsdienst, havenbedrijf, provincie, gemeente, eigenaar locatie), georiënteerd naar de hotspots: De Botlek (2-3x), 2. Zeeland (1x), 3. Amsterdam (2x) 4. Gelderland (1-2x), eventueel Groningen (1x). Deze werkgroep en het procesteam kunnen fungeren als matchmaker in deze lokale teams.

WG-2: Markt (Votob, Vemobin, VNCI, CTGG, KBN, EVRA)

Het doel van deze werkgroep is zorgdragen voor een reële inschatting van het aantal ontgassing onder andere door inzicht te geven in (de ontwikkeling) van de installaties, locaties, aantal ontgassing, mogelijkheden om dedicated en compatibel te varen.

WG-3: Handhaving (IenW) ILT, provincies, OD's en RWS .

Het doel van deze werkgroep is zorgdragen voor afspraken rondom handhaving van zowel de schepen als de ontgassingsinstallaties en binnen ieders eigen verantwoordelijkheid komen tot een adequate handhaving van het verbod op varende ontgassen. Hieronder vallen ook afspraken maken over de infrastructuur.

WG-4: Regelgeving (IenW)

Het doel van deze werkgroep is zorgdragen dat regelgeving op nationaal en internationaal niveau gereed is voor de implementatie van het CDNI en de inwerkingtreding van het verbod op 1 juli 2024. IenW zet zich nationaal en internationaal in voor het samenvoegen van fase 1 en 2 vanaf het instellen van het verbod op varende ontgassen. Ook andere vraagstukken van juridische aard kunnen aan de orde komen zoals de relatie met de ADN.

Risico-analyse

Het doel van deze roadmap is om te komen tot een goede invoering van het verbod op varende ontgassen op 1 juli 2024. Daarbij worden de volgende risico's onderkend.

#	Bouwsteen	Risico	Oorzaak
1a	Wet- en regelgeving	Internationale afstemming vervroegde fase 2 loopt vertraging op	Overtuigen van overige Lidstaten lukt niet
1b	Wet- en regelgeving	Aanpassing SAB fase 2 loopt vertraging op	Ambtelijke/politieke processen
2a	Ontwikkeling van installaties	Financiering nieuwe installaties loopt gevaar	Europese subsidie voor 16 installaties is niet toegekend
2b	Ontwikkeling van installaties	Geen business case voor installaties	Onvoldoende vraag zolang een verbod nog niet van kracht is
2c	Ontwikkeling van installaties	Vergunde infrastructuur heeft onvoldoende capaciteit voor de vraag naar ontgassing	Te weinig installaties of teveel vraag door tegenvallende shift naar dedicated/compatibel varen
2d	Ontwikkeling van installaties	Installaties voldoen niet aan vergunde emissie-eisen	Proefnemingen zijn niet representatief voor operationele inzet
3	Locaties	Onvoldoende steigerruimte en locaties beschikbaar	Beschikbare steiger capaciteit wordt al bijna volledig benut
4a	Vergunningverlening	Vergunning kan niet in behandeling worden genomen	Aanvragen zijn onvolledig

4b	Vergunningverlening	Vergunning kan niet worden afgegeven (emissies)	Installatie voldoet niet aan Activiteitenbesluit /BAL en kan geen verbeterpad overleggen
4c	Vergunningverlening	Vergunning kan niet worden afgegeven (capaciteit verlener)	De bevoegde autoriteit komt niet tot een beoordeling
4d	Vergunningverlening	Proces van vergunningverlening wordt langer / vergunning kan niet worden afgegeven	Afval status leidt tot een langdurigere procedure, of tot het op bepaalde locaties niet kunnen verlenen van een vergunning.
5a	Handhaving en toezicht	e-Nose infrastructuur nog onvoldoende	Zijn nog veel witte vlekken in het netwerk
5b	Handhaving en toezicht	Capaciteit ILT	Te weinig capaciteit
5c	Handhaving en toezicht	Capaciteit overige toezichthouders	Te weinig capaciteit
5d	Handhaving en toezicht	Afspraken gebruik e-noses	Tekortschieten handhaving en toezicht door slechte samenwerking
6	Reductie aantal ontgassing	Overstappen naar dedicated en compatibel varen kost meer tijd	Bestaande contracten belemmeren versnelde invoering
7	Opschaling en terugdringen emissies	Vliegwiel innovatie komt niet op gang	

Mitigatie van genoemde risico's:

1. Wet- en regelgeving

1a: In meerdere gremia overige LS informeren over de beweegredenen en mogelijkheden om, binnen de grenzen van de afspraken in het CDNI-verdrag, te komen tot het versneld invoeren van fase 1 en 2 op moment van inwerkingtreding. Wanneer dit niet lukt is het opnemen van fase 1 en 2 in het NL SAB leidend.

1b: Tijdige aanpassing van wet- en regelgeving is een politieke en ambtelijke prioriteit in aanloop naar 1 juli 2024. Bovendien is er politieke steun vanuit de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Tweede Kamer voor het versneld (fase 1 en 2) in werking laten treden van het ontgassingsverbod. Het verbod treedt hoe dan ook op 1 juli 2024 in werking. Dat is al wettelijk bepaald. De aanpassing van de fasering is in gang gezet.

2. Ontwikkeling van installaties

2a: Het subsidiebureau, in samenwerking met EVRA en IenW is bezig om een *redress* aan te vragen van de in het voorjaar afgewezen CEF-T subsidieaanvraag. Bovendien staat de weg open voor een nieuwe subsidieaanvraag in het najaar van 2023 tbv opschaling en het terugdringen van emissies. Deze eventuele subsidie is te laat voor het financieren van de ontgassingsinfrastructuur. EVRA, votob, vemobin en VCNI moeten in gesprek over het aanleggen van deze infrastructuur.

2b: EVRA, votob, vemobin en VCNI kunnen afspraken maken over een vergoeding per ontgast schip zolang als het verbod nog niet in werking is getreden. Het verbod treedt al binnen een jaar in werking, waarna een business case gegarandeerd is. Inclusief de tijd die nodig is voor de vergunningverlening en bouw van de installaties wordt het reële risico op het ontbreken van een business case laag geschat. Het is de verplichting van verladers om de dampen te (laten) verwerken en de kosten daarvan te dragen.

2c: Belangrijk om snel een inschatting te hebben welke ladingen dedicated/compatibel gevaren kunnen worden en in te zetten op een ontgassingsinfrastructuur met voldoende capaciteit.

2d: Vergunningen worden verleend op basis van indicatieve prestaties op het gebied van emissies. Op het overschrijden van de voorwaarden die worden gesteld in de vergunning zal gehandhaafd worden.

3. Locaties

3: Om voldoende installaties te realiseren is het belangrijk dat marktpartijen (VOTOB) en havens hiervoor steigeruimte aanwijzen. De havens worden uitgenodigd voor de stuurgroep en zullen vertegenwoordigd zijn in de lokale teams.

4. Vergunningverlening

4a: Aanvragen moeten volledig en juist zijn om in behandeling genomen te worden. Dit is zowel een verantwoordelijkheid van de aanvrager als onderdeel van de wettelijke procedure die de vergunningverlener doorloopt.

4b: Waar aanvragen niet aan de emissie-eisen van het Activiteitenbesluit/BAL kunnen voldoen, zal de aanvrager een gedetailleerd verbeteringsplan moeten overleggen met

duidelijke mijlpalen. Hetzelfde geldt voor de uitstoot van NOx in het kader van het verkrijgen van toestemming o.g.v. de Wet natuurbescherming. Het halen van deze doelen kan als voorwaarde gesteld worden bij de vergunning

4c: Waar vergunningverlening stopt op de menskracht bij het bevoegd gezag kan de werkgroep vergunningen advies geven

5. Handhaving en toezicht

5a: De ILT is reeds gevraagd om een actualisatie uit te brengen op de eerder uitgevoerde “Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets” (HUF-toets). Hierin zal de ILT in samenspraak met beleidsmedewerkers van IenW een handhavingsstrategie opstellen waarin de inzet, maar ook beheer en onderhoud tijdig wordt vormgegeven zodat de ILT (op ongecontroleerd ontgassen van schepen) en daartoe bevoegde gezagen (op de naleving van het Activiteitenbesluit/BAL mbt installaties) kunnen handhaven.

5b: Aan de ILT is gevraagd om een inschatting voor de handhavingcapaciteit te geven. Op dit moment handhaaft de ILT al op grond van het ADN.

5c: Het tijdig optuigen van handhavings- en toezichtsinstrumentarium is één van de opdrachten van de werkgroep “toezicht en handhaving”.

5d: Als aparte taak in de roadmap voor de werkgroep “toezicht en handhaving” is opgenomen dat het Rijk en de provincies afspraken moeten maken over het gebruik van provinciale e-noses en het verwerken van gegevens irt de AVG en het gebruik van data.

6. Reductie aantal ontgassing

6. Tijdige inventarisatie van contracten en afspraken tussen schippers en verladers is belangrijk. Daarom vraagt de roadmap van KBN en CTGG om tijdig afspraken te maken om het compatibel en dedicated varen te maximaliseren. Het verbod is leidend vanaf inwerkingtreding, dus als er minder dedicated/compatibel gevaren kan worden dan ingeschat, is er meer capaciteit bij installaties nodig. Het is een economische afweging hoe partijen aan het verbod voldoen, zij het door gecontroleerd te laten ontgassen, of de ketens om te vormen om dedicated/compatibele vaart te maximaliseren.

7. Opschaling en terugdringen emissies

7: Om emissies terug te dringen en een vliegwielen van investeringen op te starten is een vergunde ontgassingsinfrastructuur noodzakelijk, evenals ervaringen met vergunningverlening en voldoende locaties. Dit zijn elementen die centraal staan in deze roadmap. Voor verdere opschaling en innovaties, indien nodig, is het bedrijfsleven verantwoordelijk.