



Position paper EVRA t.b.v. rondetafelgesprek als voorzien op 7 maart 2023

Als EVRA bestuurder meen ik dat de gezondheidsrisico's voor omwonenden van vaarwegen en de bemanning van tankers, gepaard gaande met varend ontgassen, genoegzaam bekend zijn. Ook de milieu risico's voor waterwin- en Natura 2000 gebieden zijn inmiddels bekend waar varend ontgast wordt, zijn bekend.

In de juridische discussie stelt de EVRA vast dat de focus ligt op het eerst moeten voldoen aan de laatste voorwaarde, waarbij voorbij wordt gegaan aan de mogelijkheden die er al zijn om een verbod in te laten gaan. Dientengevolge is er uitstel op uitstel van een verbod in de afgelopen jaren. Dit vormt voor de leden van de EVRA ontgassing branche vereniging, die streeft naar gecontroleerd ontgassen, geen stabiele basis om te investeren in ontgassingsinstallaties. Wel zoeken wij met bijvoorbeeld het OD Noordzeekanaalgebied en de Port of Amsterdam naar een werkbare situatie wat heeft geleid tot een eerste ontheffing voor het ontgassen buiten een inrichting.

Om van stilstand naar vooruitgang te komen willen wij een aantal aspecten rond ontgassen opwerpen die de minister van I&W kunnen helpen om te komen tot een voor alle partijen werkbare situatie. Daarmee zal het verbod op varend ontgassen, met alle gerelateerde belangen, gediend worden.

1) "Level playing field"

Gezien het feit dat er in Duitsland en België gecontroleerd wordt op varend ontgassen, zal een verbod in Nederland er niet toe leiden dat schepen naar deze buurlanden gaan om daar varend te ontgassen. Het is reëler om aan te nemen dat schepen uit die landen even bij ons "op bezoek" komen om varend te ontgassen in gekende zones waar dit wordt toegelaten. Daarnaast biedt de CDNI lijst helderheid over de stoffen die gecontroleerd ontgast moeten worden en dat geldt dan voor alle betrokken partijen.

2) De kosten van ontgassen

Het is belangrijk om inzicht te geven in de kosten voor een ontgassing. De werkelijke prijs is gerelateerd aan tal van factoren en daarom gebruiken wij een voorbeeld van een binnenvaart tanker van 3.000 ton en de kosten voor de ontgassing stellen we op € 6.000. Gemakshalve stellen we een kilogram gelijk aan een liter. 3.000 ton is dan dus 3.000.000 liter. De berekening laat dan zien dat €6.000/3.000.000 liter betekent dat de kosten € 0,002 per liter product zijn. Als een ontgassing, als voorbeeld, € 12.000 zou kosten dan praten we over € 0,004 per liter.

3) De benodigde ontgassing installaties

"De markt is aan de beurt" wordt gesteld en de EVRA is bereid deze handschoen op te pakken. In de afgelopen maanden heeft een deel van de EVRA leden zich verenigd in een ambitieus CEF-T programma. Dit programma heeft tot doel om in relatief korte tijd een aantal vaste- en mobiele ontgassinginstallaties te realiseren. Er zijn ook partijen die in dit programma hun bestaande techniek verbeteren om aan de milieueisen te gaan voldoen. Hiermee ontstaat een goed gepositioneerd netwerk om de tankers te kunnen ontgassen conform de milieueisen. Iedere nieuwe ontgassing installatie moet een testprogramma doorlopen om vast te stellen dat deze aan de milieueisen voldoet. De EVRA leden zijn bereid om bijna €20.000.000 zelf te financieren met daarnaast een investering door het Ministerie van I&W als deelnemer in het CEF-T programma, plus een mogelijke CEF-T subsidie. Totaal hebben we het over €45.000.000.



Het kan natuurlijk niet zo zijn dat eerst de investeringen door de EVRA leden worden gepleegd en er op een later moment pas een besluit wordt genomen over het in werking treden van een ontgassingverbod. Tevens is het van belang dat wij als EVRA vooraf weten wat de positie van terminals wordt om ook tankers, die niet bij hen te komen laden, te mogen ontgassen met hun bestaande dampverwerking installaties. Hiermee ontstaat het risico, voor met name geplande vaste ontgassing installaties, dat deze onrendabel kunnen worden. De zekerheid over het beleid moeten wij vooraf krijgen anders zijn investeringen niet mogelijk.

4) Totdat de nieuwe installaties er zijn

Zodra het verbod er is, zullen de bedoelde nieuwe installaties nog op de tekentafel liggen en duurt het enige tijd totdat de eerste nieuwe ontgassinginstallaties inzetbaar zijn. Om het verbod op dat moment te kunnen uitvoeren zal er direct capaciteit nodig zijn. Als EVRA leden hebben wij, naast installaties die nu al voldoen aan de milieueisen, een aantal installaties die niet aan *alle* milieueisen voldoen. Wij willen in dat kader pleiten voor een overgangsfase, totdat de nieuwe ontgassinginstallaties er zijn. Daarmee kunnen tijdelijk de niet optimale installaties worden ingezet. Ook al zijn deze installaties niet ideaal, ook in onze optiek, ze zullen qua milieu effect altijd vele malen beter zijn dan varend ontgassen.

5) Controle

Wanneer het verbod in werking treedt, met installaties van gespecialiseerde ontgassingsbedrijven, dan kunnen hun installatie gecertificeerd worden. Daarmee kunnen deze bedrijven voor hun ontgassing een certificaat met de data van het ontgassingproces afgeven en een ontgassingsnummer. Deze gegevens komen ook bij handhaving. Dit nummer kan de belader aangeven op de papieren van de vervolglading. Op deze manier zal een deel van de controle door handhavers beperkt worden waarmee er weer een horde kan worden weggenomen.

Ik zou in de positie van de minister van I&W verrast zijn door het brede draagvlak dat er is om een verbod op varend ontgassen in te stellen. Ik wens hem toe dat dit hem sterkt in daadkracht.

Namens het EVRA bestuur en haar leden,

Bob Busser