

Initiatiefvoorstel

Ontgassen goed geregeld

Op naar een schone lucht zonder giftige gassen



Aan de voorzitter van de gemeenteraad van Rotterdam
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

21 februari 2019

Geachte raadsleden,

Voor u ligt het initiatiefvoorstel 'Ontgassen goed geregeld. Op naar een schone lucht zonder giftige gassen'. Hierin pleiten wij om in samenwerking met de Minister Cora van Nieuwenhuizen van I&W een pilot voor een verbod op varend ontgassen in de regio Rotterdam-Rijnmond en ook voor de gehele Krimpenerwaard in te voeren. En tegelijkertijd vragen wij met deze pilot ook een pilot van minstens twee jaar in te voeren om beperkingen weg te nemen voor het plaatsen, testen en het volledig in gebruik nemen van ontgassingsinstallaties. Hierbij is de inzet, in samenwerking met de staatssecretaris van I&W, de uitstoot te oormerken als restproduct en in samenwerking met de provincie Zuid-Holland het vergunningstraject zo eenvoudig mogelijk te houden. Ook vragen we in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam om geschikte locaties toe te wijzen, in kaart te brengen welke bedrijven hieraan willen meewerken en het maken van een sluitend administratiesysteem.

Samenvatting

Sinds mensenheugenis wordt er in en rond de Rotterdamse haven ontgast. De belangrijkste reden om te ontgassen is het voorkomen van verontreiniging van de volgende lading. Waar het vluchtige stoffen betreft wordt dit gedaan door het ruim met ventilatoren door te blazen om de laatste resten te laten verdampen en uit de ladingtanks te verwijderen. Indien dat onderweg naar de nieuwe locatie wordt gedaan, heet dat varend ontgassen¹. In heel Europa, dus ook Rotterdam en omstreken, wordt in de praktijk onderweg naar de volgende lading varend ontgast.

De dampen uit het ruim zijn in veel gevallen schadelijk voor het milieu en de volksgezondheid. Door varend te ontgassen komen de gassen in de buitenlucht terecht. Dat is niet duurzaam en belastend voor de luchtkwaliteit. Bovendien is varend ontgassen ook economisch niet wenselijk.

In de provincie Zuid-Holland geldt sinds 2015 al een verbod op het varend ontgassen van benzeen en meer dan tien procent benzeenhoudende stoffen². Het is verboden tijdens de vaart een ladingtank met restlading dampen van benzeen (UN-nummer 1114) vanaf een binnenschip op een vaarweg te ontgassen.

Het probleem met betrekking tot varend ontgassen valt uiteen in vier elementen: (1) handhaven en beboeten, (2) praktische voorzieningen, (3) vergunningen en (4) betaalbaarheid.

Handhaving en beboeting

Het handhaven en beboeten in de Rotterdamse wateren is zeer lastig, omdat Rijkswateren niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland vallen. Het ontbreken van een landelijk verbod maakt dat er geen urgentie is om op Rijkswateren te handhaven. Daarnaast is Nederland ook verbonden aan de Akte van Mannheim en het

¹ Uit de Kamerbrief met toelichting op het varend ontgassen van tankschepen van 5 december 2018

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/05/toelichting-op-het-varend-ontgassen-van-tankschepen>

² Vaststelling van de volgende verordening tot wijziging van de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland (negende tranche) Titel 4.5 Ontgassen, Artikel 4.5.1 en Artikel 4.5.2.

CDNI-verdrag. In mei 2018 heeft het Minister Van Nieuwenhuizen (I&W) laten weten dat er halverwege 2020 een landelijk verbod gaat komen op varende ontgassen, voortvloeiend uit internationale afspraken. Bij een verandering moeten wel alle verdragsluitende landen zich hieraan committeren.

Praktische voorzieningen

Sinds de invoering van het Provinciale verbod, is er de afgelopen jaren een stagnatie rond het ontgassingsdossier opgetreden op het vlak van de ontgassingsfaciliteiten aan de kade. In het Rotterdamse havengebied heeft Rubis een vergunning om schepen van derden te kunnen ontgassen. Echter heeft deze installatie een beperkte capaciteit. Daarnaast is het mogelijk om in Moerdijk schepen te laten ontgassen. Deze twee plekken zijn lang niet voldoende zodra het landelijk verbod is ingevoerd.

Vergunningen

De grootste bottleneck bij het realiseren van voorzieningen is gelegen in het emissie- en vergunningenvraagstuk. Hoe moeten we de lading die wordt ontgast definiëren; als restproduct of als restafval? De omgevingsdiensten en Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) categoriseren dit als afval, terwijl in het CDNI staat dat het restproduct zou betreffen. In het geval van afval zijn de vergunningstrajecten vele malen complexer. Daarbij moet de Provincie zich dan uitspreken over de emissie. Ook is het hergebruik van grondstoffen complexer, omdat dit onder afvalstoffen regelgeving niet of slechts beperkt is toegestaan.

Betaalbaarheid

Tot slot zijn er grote zorgen in de binnenvaartsector over de vraag wie gaat opdraaien voor de kosten. De waardeketen lijkt robuust genoeg om de kosten te dragen maar indien de kosten bij de scheepseigenaar komen te liggen, zonder ruimte tot direct verhaal bij bevrachter of verlader, dan zal dit tot problemen leiden. Hierbij lijkt ontduiking van regelgeving voor de hand te liggen. Veel verladers of bevrachters zijn bovendien niet-Nederlands en hebben andere belangen.

Om bovenstaande problemen op te lossen hebben we in samenwerking met diverse marktpartijen, belangenorganisaties en overheidsinstanties aanbevelingen bedacht. De aanbevelingen zijn te verdelen in twee concrete, praktische pilots, die medio 2019 gestart dienen te worden. Hierbij zetten we in op drie zaken: (1) preventie en bewustwording, (2) het vergroten van de pakkans middels het ontgassingsverbod, en (3) het uitbreiden van de capaciteiten.

Aanbeveling 1

Te lobbyen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om vooruitlopend op het landelijke verbod op varende ontgassen al medio 2019 een verbod op varende ontgassen in de regio Groot-Rotterdam in te voeren. Onder deze regio valt Rotterdam-Rijnmond en de gehele Krimpenerwaard. Het verbod wordt gehandhaafd door I&W in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, DCMR en Havenbedrijf Rotterdam en bij overtreding dus ook echt beboet.

Aanbeveling 2

Tegelijkertijd met de pilot op het verbod op varende ontgassen, via een pilot van ten minste twee jaar beperkingen wegnemen voor het plaatsen, testen en het volledig in gebruik nemen van ontgassingsinstallaties, in de regio Groot-Rotterdam.

Aanbeveling 3

Via de staatssecretaris van I&W te realiseren dat de uitstoot gaat worden geoormerkt als restproduct en in samenwerking met de provincie Zuid-Holland te regelen dat het vergunningstraject voor de realisatie van de ontgassingsinstallatie zo eenvoudig mogelijk gehouden gaat worden.

Aanbeveling 4

In samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam geschikte locaties toe te wijzen, in kaart te brengen welke bedrijven hieraan willen meewerken en het maken van een sluitend administratiesysteem.

Historie

Sinds mensenheugenis wordt er in en rond de Rotterdamse haven ontgast. Redenen om te ontgassen is het voorkomen van verontreiniging van de volgende lading. Na lossing van de vloeibare lading blijft een deel van die lading achter in de vorm van damp in de ladingruimten. De hoeveelheid damp is afhankelijk van stofeigenschappen en omgevingsfactoren zoals druk en temperatuur. Bij bijvoorbeeld benzine gaat het al gauw om enkele duizenden kilo's, per binnenvaartschip. Deze hoeveelheden zijn significant. Over het algemeen ontgassen boten varend, waarbij ze de luiken van het ruim op zetten en zonder enige bewerking de veelal schadelijke rest dampen naar buiten blazen. Vandaag de dag gebeurt dit nog steeds.

Het varend ontgassen is een tijdrovende, ongezonde en schadelijke bezigheid. In mei 2014 werd het voorstel van de toenmalige havenwethouder Jeannette Baljeu³ in samenwerking met Provincie Zuid-Holland⁴ om een verbod in te stellen op het varend ontgassen aangenomen. Goed nieuws, want het varend ontgassen is namelijk ook zeer schadelijk voor de gezondheid van Rotterdammers. Het varend ontgassen is een stinkende activiteit, het kost veel tijd voor de schippers, het is niet duurzaam en het heeft ook nog eens grote effecten op de volksgezondheid van onze Rotterdammers. En dat terwijl er oplossingen voor dit probleem zijn.

De gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben destijds een pakket aan maatregelen⁵ afgesproken om het ontgassen van binnenvaartschepen terug te dringen. Ook werd er nauw samengewerkt met de DCMR Milieudienst Rijnmond, het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalings. Sinds 1 januari 2015 is het in de provincie Zuid-Holland een provinciaal verbod van kracht op het varend ontgassen van benzeen. Sinds 1 januari 2016 is ook het verbod op benzeenhoudende stoffen (stoffen met meer dan tien procent benzeen) in de provincie Zuid-Holland in werking getreden.

Naast een verbod op het varend ontgassen werd er toegezegd te zorgen voor voldoende ontgassingsinstallaties aan wal. Zodat varend ontgassen niet meer nodig is en de stoffen op een andere - gezondere - manier het ruim van schepen kunnen verlaten. Helaas is dat niet van de grond gekomen, want tot op heden er zijn geen installaties gebouwd.

³ <https://rotterdam.vvd.nl/nieuws/10325/einde-aan-ontgassen-naar-buitenlucht>

⁴ <https://staten.zuid-holland.nl/dsresource?objectid=b88dba4d-dff6-4e22-a0db-239e6004d41c>

⁵ <https://www.transport-online.nl/site/54010/zuid-holland-per-1-januari-verbod-op-varend-ontgassen-benzeen/>

Waarom is ontgassen nodig?

Nadat schippers hun lading hebben gelost, is het nodig om het ruim te ontdoen van de restanten van die lading. In principe moet een schip altijd schoon worden opgeleverd om te voorkomen dat de nieuwe lading met de restanten van de oude lading wordt verontreinigd. Waar het vluchtige stoffen betreft werd en wordt dit gedaan door het ruim met ventilatoren door te blazen om deze laatste resten te laten verdampen en uit de ladingtanks te verwijderen. Indien dat op weg naar de nieuwe locatie wordt gedaan, heet dat varend ontgassen⁶.

Als een schip zijn lading gelost heeft, die damp achterlaat, kan het twee dingen doen. Ofwel dezelfde (of compatibele) lading laden. In dat geval is geen ontgassing nodig. Ofwel een andere stof laden, waarvoor het schip helemaal schoon moet zijn en dus ontgast moet worden. In heel Europa wordt in de praktijk indien nodig onderweg naar de volgende lading varend ontgast.

De dampen die vrijkomen bij het ontgassen veroorzaken daarbij in bepaalde gevallen ook stankoverlast. Daarnaast kan blootstelling aan de dampen ook schadelijk zijn voor de omgeving en de volksgezondheid. Het is niet duurzaam, want de stoffen verdwijnen in de buitenlucht en kunnen niet hergebruikt worden, los van het feit dat ze ook het milieu belasten. Bovendien is het broeikas effect van koolwaterstoffen, waaruit de dampen bestaan, vergelijkbaar en in veel gevallen zelfs veel groter dan CO₂. Tot slot is het ook vanuit economisch perspectief ook niet wenselijk. Schepen, zeker zeeschepen, zijn langer bezig met varend ontgassen dan aan de kade. Met name zeeschepen varen vaak eerst weer de haven uit om daar te ontgassen om vervolgens weer terug naar de haven terug te keren. Dit zijn onnodige vaarbewegingen en dus tijdverlies en extra brandstofverbruik. Met behulp van ontgassingsinstallaties op de wal of op het schip kunnen schepen op een gecontroleerde, snellere en schonere wijze worden ontgast.

Voorkomen moet worden dat onnodig wordt ontgast! Hiervoor wil men een compatibiliteitslijst opstellen: welke stoffen kan men over elkaar heen laden zonder eerst te ontgassen. Een compatibiliteitslijst moet dus ook in een rustige periode worden gehanteerd.

⁶ Uit de Kamerbrief met toelichting op het varend ontgassen van tankschepen van 5 december 2018
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/12/05/toelichting-op-het-varend-ontgassen-van-tankschepen>

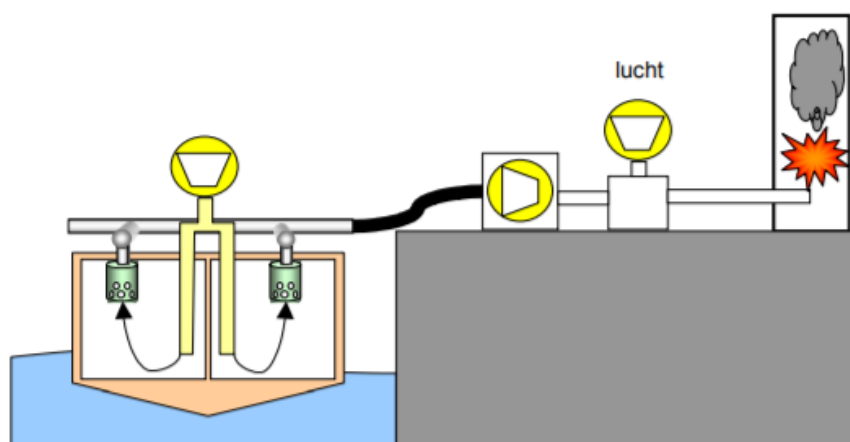
Welke vormen van ontgassingsinstallaties heb je?

Om op een gecontroleerde wijze te ontgassen zijn er momenteel een aantal opties. Deze manieren zullen hier worden omschreven.

Verbranden

Havenbedrijf Moerdijk (HbM), heeft een ontgassingsinstallatie op basis van verbranding. Hiervoor zijn de normeringen van de emissie ook al vastgesteld. Omdat hier dagelijks wordt ontgast is het ons advies deze uitstootnorm als uitgangspunt te nemen voor nieuwe installaties die gebruikt zullen gaan worden voor het verbranden.

Schematische weergave fakkel installatie



7

Koelen

Een tweede optie is het liquide maken van gassen. Door de dampen te koelen komen ze terug als vloeistof in de leidingen en kunnen deze weer (circulair) worden ingezet. Dit is een zeer kostbaar en complex systeem. Bijvoorbeeld bij Gate Terminal maken ze gebruik van koeling ten behoeve van de LNG overslag.

Dampspoelen of wassen

Ten derde kan men ervoor kiezen de dampen te wassen. Hierbij wordt het ruim van het schip met behulp van water gespoeld. Het voordeel van deze techniek is dat het de volledige concentratie aan dampen kan verwijderen. Nadelig is daarentegen dat het water dat is gebruikt om het ruim schoon te maken, net als waswater, waarschijnlijk als een afvalproduct worden beschouwd⁸. Het waswater zal overigens bij de niet in water oplosbare chemicaliën nog bewerkt moeten worden om de op water drijvende verbindingen af te scheiden. Deze methode is vrij kostbaar en maakt duurzame verwerking lastiger.

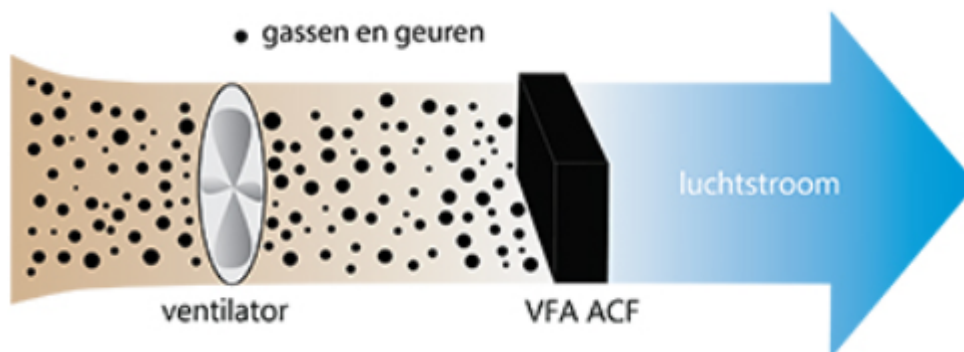
Koolstoffilters

Ten slotte kan er ook voor ontgassen middels koolstoffilters worden gekozen. De gangbare manier van ontgassen is door met de scheeps ventilator lucht in te blazen via de laad- en losleiding van de tank en de dampen af te zuigen via de aan de bovenkant van de tanks aangebrachte gas verzamelleidingen en ventilatoren. In dit geval worden de overgebleven dampen in het ruim afgezogen en via koolstoffilters naar buiten geleid. Daardoor valt het gebruik van koolstoffilters

⁷ Uit het rapport Ontgassen van lichters, CE Delft: <https://www.ce.nl/publicaties/download/31>

⁸ <https://www.ce.nl/publicaties/download/31>

onder de methode geforceerd ventileren. Er zijn al speciaal ontwikkelde filters en software die herkennen welke dampen aanwezig zijn en het reinigingsproces hierop aanpast.⁹ Het grote aandachtspunt bij deze methode is de wijze waarop de filters geregenereerd worden zodra ze vol zitten met dampresten.



10

Wat is er al gerealiseerd?

Sinds de instelling van het provinciale verbod (provincie Zuid-Holland) begin 2015, dankzij de inspanningen van toenmalig havenwethouder Baljeu en gedeputeerde Janssen, wordt er toegezien op de handhaving van het verbod en zo nodig en indien mogelijk gehandhaafd door de Havenpolitie.

Bij een vermoeden van een varende ontgassend schip, in het havengebied van Rotterdam, wordt er door de meldkamer van de DCMR contact gezocht met de havendienst/HCC. De DCMR heeft hierin een signalerende en coördinerende taak. Indien het gaat om Rijkswateren wordt contact gelegd met de Zeehavenpolitie (een onderdeel van de Landelijke Eenheid die opereert in het havengebied), de Landelijke Eenheid of Rijkswaterstaat, met het verzoek dit te onderzoeken en zo nodig op te treden¹¹.

Tot op heden zijn er geen schepen beboet voor het illegaal lozen van benzeen(houdende) dampen. Dat is gelegen in het feit dat een schipper op heterdaad betrapt moet worden bij het illegaal ontgassen.¹² Alleen in dat geval kan de politie een boete uitdelen. Er is in de Rotterdamse haven wel een aantal schepen geïnspecteerd door de divisie Havenmeester, maar daarbij is geen overtreding geconstateerd.

Het handhaven in de Rotterdamse haven is ook complex doordat er meerdere bevoegde gezaghebbers zijn, namelijk: het Rijk, de provincie en de gemeenten. Doordat er nog geen landelijk verbod is, kan er niet worden gehandhaafd in opdracht van Rijkswaterstaat en de Landelijke Eenheid van de politie. Het langszij gaan en/of aanspreken zorgt er in de praktijk wel voor dat een eventuele ontgassing wordt gestopt.

Het *e-nose* systeem (*we-nose* netwerk) van de Rotterdamse Haven draagt ook bij aan het detecteren van de gevaarlijke stoffen in de lucht. Een *e-nose* (elektronische neus) is een sensor die organische verbindingen meet. Dit is praktisch, want in de haven van Rotterdam wordt gewerkt met allerlei stoffen die onbedoeld kunnen vrijkomen. Sommige gassen

⁹<https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2016/06/20/varende-ontgassingsinstallatie-loopt-vooruit-op-strengere-regelgeving/?gdpr=accept>

¹⁰ <https://www.vfa-solutions.com/onze-techniek/vfa-actief-koolstof-luchtreiniging/>

¹¹ Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid D A. van Groningen-de Haas (WD) over 'Daar zit een vies luchtje aan'. - 18bb9866

¹² Beantwoording Schriftelijke vragen Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid D A. van Groningen-de Haas (VVD) over 'Daar zit een vies luchtje aan'. 18bb9866.

zijn gevaarlijk of hinderlijk en niet alle gassen zijn waarneembaar met de menselijke zintuigen. De e-nose is hier wel toe in staat en reageert op veranderingen in de luchtsamenstelling¹³.

DCMR Milieudienst Rijnmond gebruikt het netwerk van de e-noses voor het bewaken van de omgevingskwaliteit. De meldkamer van de DCMR houdt alle e-noses in de gaten. Inmiddels zijn er ruim 250 e-noses in het havengebied te vinden. Deze helpen dus ook een handje bij de handhaving van het ontgassingsverbod. Helaas kunnen ze niet helpen bij het op heterdaad betrappen van het illegaal ontgassen. Buiten het havengebied van Rotterdam, zoals in de Krimpenerwaard, zijn er weinig tot geen e-nose en vinden er veel minder controles plaats.

Inmiddels is duidelijk dat er een landelijk ontgassingsverbod voor binnenvaarttankschepen gaat komen. In mei 2018 heeft Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) laten weten dat ze willen dat de internationale afspraken hiervoor halverwege 2020 in Nederland zijn ingevoerd. Dat is goed nieuws voor de luchtkwaliteit rond vaarroutes en de volksgezondheid. Om de (inter)nationale afspraken in te voeren is er een taskforce opgericht om samen met provincies en het bedrijfsleven de invoering van dit nationale ontgassingsverbod soepel te laten verlopen¹⁴. Denk hier aan partijen als havenbedrijven, verladers, opslagbedrijven en vervoerders.

Ondanks het feit dat het verbod op varend ontgassen in Nederland medio 2020 in werking zou kunnen treden, is er de afgelopen jaren een stagnatie rond het ontgassingsdossier opgetreden. Er is weinig voortgang geboekt om ontgassingsinstallaties te realiseren, waardoor er niet voldoende ontgassingscapaciteit in het Rotterdamse havengebied te vinden is¹⁵. De Rotterdamse VVD heeft in 2018 tweemaal schriftelijke vragen gesteld over dit onderwerp om meer zicht te krijgen op de stand van zaken met betrekking tot varend ontgassen.

De afspraken in Europa

In Europa gelden er buiten de Akte van Mannheim en het CDNI gesloten door de Rijnlanden, geen Europese regels die het varend ontgassen reguleert. Wel zijn er een paar regels die uitstoot van giftige gassen proberen te verminderen.

Akte van Mannheim (Herziene Rijnvaartakte)

Voor de binnenvaart in Europa gelden er een aantal afspraken. De oudste afspraken vallen onder de Akte van Mannheim. Dat is de Herziene Rijnvaartakte, die op 17 oktober 1868 te Mannheim gesloten werd. Het verving daarmee het oude Rijnvaartverdrag uit 1831.



¹³<https://www.portofrotterdam.com/nl/onze-haven/onze-themas/een-veilige-haven/e-noses-voor-een-veilige-haven>

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/05/28/schonere-lucht-rond-binnenvaartroutes>

¹⁵ Varend ontgassen door de binnenvaart; In hoeverre is er voldoende ontgassing capaciteit in Nederland beschikbaar?. Door Prof.dr. H. Geerlings en Dr. B. Kuipers.

De Akte van Mannheim is een complexe overeenkomst, waarvan niet alle bepalingen dezelfde werkingssfeer hebben. Dit geldt in het bijzonder voor het geografische toepassingsgebied¹⁶. De landen die zich gecommitteerd hebben aan de Akte, zijn hier allemaal aan gebonden en kunnen niet eenzijdig regels stellen. Wil een land iets aanpassen, dan moeten alle andere verdragsstaten meewerken.

De internationale regelgeving is van toepassing op de gehele rivier, over de hele lengte, met inbegrip van oevers en jaagpaden, havens en gedeeltelijk ook de kades, laad-, los- en opslagplaatsen (artikel 8, 27 en 31 van de Akte van Mannheim). Wat de vrijheid van scheepvaart aangaat (artikel 3 en 4), vallen ook bepaalde zijrivieren van de Rijn onder de bepalingen van de Herzene Rijnvaartakte, met een paar uitzonderingen.

Op grond van de Akte van Mannheim heeft de CCR¹⁷ tot taak alles in het werk te stellen om de vrije scheepvaart op de Rijn te waarborgen en de Rijnvaart te bevorderen. De CCR telt vijf lidstaten, namelijk: België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland¹⁸.

De CCR voert haar taken uit in nauwe samenwerking met andere internationale organisaties die betrokken zijn bij het Europese vervoersbeleid, alsook met non-gouvernementele organisaties die actief zijn in de binnenvaart.

Oorspronkelijk was de regelgeving alleen bestemd voor de Rijn, maar in veel gevallen is de regelgeving overgenomen en uitgebreid tot de gehele Europese binnenvaart. In feite komt het erop neer dat de CCR meestal het voortouw neemt als het gaat om de ontwikkeling van regelgeving voor de binnenvaart¹⁹. In de voorschriften van de CCR staan het behoud van de veiligheid en de bescherming van het milieu centraal.

Voor de bevordering van een milieuvriendelijke binnenvaart heeft het CCR een aantal verdragen en reglementen om haar doelstelling te bereiken²⁰:

- de reglementen van de CCR bevatten voorschriften om verontreinigingen door de Rijnvaart te voorkomen (artikel 1.15 en hoofdstuk 15 RPR, etc.);
- het ADN-Verdrag (uit 2009) dat in 2011 werd vervangen door het ADN-verdrag²¹, dat inzet op het voorkomen van verontreiniging die zou kunnen ontstaan tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen en het voorkomen van ongevallen;
- het internationaal verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI).

CDNI-verdrag

Naast de Akte van Mannheim zijn er ook andere afspraken gemaakt in verdragen over de veiligheid en het milieu voor de binnenvaart in het Rijn- en binnenvaart gebied. Het Verdrag van Straatsburg inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 is door zes binnenvaart landen aangenomen. Dat wordt het CDNI verdrag genoemd²². Op 1 november 2009 is het CDNI Verdrag pas in werking getreden.

¹⁶ <https://www.ccr-zkr.org/11020100-nl.html>

¹⁷ CCR is Centrale Commissie voor de Rijnvaart, <https://www.ccr-zkr.org/10000000-nl.html>

¹⁸ https://nl.wikipedia.org/wiki/Centrale_Commissie_voor_de_Rijnvaart

¹⁹ <https://www.ccr-zkr.org/12000000-nl.html>

²⁰ <https://www.ccr-zkr.org/12000000-nl.html>

²¹ Uit Europese ovk internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), 2015

²² <http://www.cdni.be/nl/algemeen.htm>

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatie-akte
Duitsland	10 maart 2004
Belgie	22 september 2009
Frankrijk	15 september 2005
Luxemburg	14 mei 2002
Nederland	10 juli 2000
Zwitserland	16 juli 1998

Op dat moment hadden de verdragsluitende landen de bepalingen van het Verdrag goedgekeurd en omgezet in nationale regelgeving. België was het laatste land dat het verdrag had geratificeerd. Andere staten met vaarweg verbindingen van en naar de verdragsluitende staten zijn nadrukkelijk uitgenodigd om toe te treden tot het Verdrag.

De milieubescherming en de verbetering van de veiligheid in de binnenvaart vormen de belangrijkste doelstellingen van het CDNI Verdrag. Binnen dit verdrag valt ook de gevaarlijke stoffen regeling.

Laatste ontwikkelingen binnen het CDNI

Op 22 juni 2017 heeft in Straatsburg de zomerezitting van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) plaatsgevonden. Zij hebben een besluit goedgekeurd om voor het eerst sinds 1996 een wijziging in het CDNI verdrag aan te brengen. De nieuwe bepalingen van het Verdrag zullen pas van kracht worden als alle Verdragsluitende partijen de wijziging geratificeerd hebben.

Het doel van de wijziging is enerzijds het vermijden van schade aan het milieu door het vrijkomen van verontreinigende dampen in de atmosfeer. Dampen die via ontgassing aan de kade, mobiel of via water opgevangen kunnen worden, echter in de praktijk varende, dus in de lucht worden uitgestoten. Anderzijds vast te stellen wat damp is en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Er is gebleken dat lokaal opgelegde ontgassingverboden onvoldoende werkzaam zijn en bovendien tot “afvaltoerisme” kunnen leiden. Dat de urgentie om het internationaal goed te regelen groter. Zeker daar er uit onderzoek is gebleken dat door deze verdragswijziging naar schatting 95% van de verontreinigende ontgassing van schepen in de atmosfeer in het toepassingsgebied van het Verdrag vermeden kan worden. Dit leidt tot aanzienlijke verbeteringen voor het milieu en verhoogt de duurzaamheid van het goederenvervoer over water²³.

²³<https://www.cdni-iwt.org/nl/actualites/zomerezitting-2017-van-de-conferentie-van-verdragsluitende-partijen-van-het-cdni/>

Wat zeggen de nieuwe bepalingen in het CDNI verdrag?

De nieuwe bepalingen leggen zowel de verplichtingen en bevoegdheden van de betrokken partijen vast als de stoffen waarvoor de regeling geldt en hoe met die diverse stoffen om moet worden gegaan. Net als bij de kosten voor het wassen, moet de verlader opkomen voor de kosten voor het ontgassen van de ladingtanks.

Het ontgassingsverbod zal gefaseerd worden ingevoerd opdat de vereiste infrastructuur en de passende logistieke oplossingen, zoals eenheidstransporten of compatibele transporten, zich kunnen ontwikkelen.

In principe wordt in het CDNI de lijn van de provinciale verordeningen gevolgd, waarbij eerst motorbrandstoffen en benzeen worden verboden, vervolgens alle meer dan 10%-benzeen houdende stoffen en tenslotte alle andere vervoerde gevaarlijke stoffen met een dampspanning van meer dan 5kPa.²⁴

Een van de belangrijkste stukken uit de CDNI richtlijn is dat deze de dampen kwantificeert als restanten van lading, en nadrukkelijk niet als afval. Het CDNI wijkt hier af van de zienswijze en opvattingen van ondermeer IL&T en omgevingsdiensten in Nederland. Tot slot stelt het CDNI dat de overheid vervolgens een kader moet scheppen waarbinnen ontgassing kunnen worden vormgegeven.

Om ervoor te zorgen dat het ook elders in Europa een succesverhaal gaat worden is het belangrijk dat de discussie over het verbod op varend ontgassen ook in het buitenland wordt versneld. Duitsland loopt in bepaalde opzichten voorop. België was de laatste bij de ratificatie van het CDNI verdrag, dus belangrijk ze goed aangehaakt te houden voor deze nieuwe ratificatie ronde.

De afspraken in Nederland en Provincie Zuid-Holland

Er is tot op heden nog geen nationaal verbod op varend ontgassen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bereid vooruitlopend op het aangepaste CDNI verdrag hier in Nederland de wetgeving aan te passen.

Er geldt in Nederland, en ook in België en Duitsland, een nationaal verbod op het varend ontgassen van benzine (UN 1203). Dit is geïmplementeerd in de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006. Deze regeling geldt voor alle vormen van vervoer, dus ook voor de binnenvaart.

Aangezien er tijdens het ontgassen naar de atmosfeer schadelijke gassen kunnen vrijkomen, is het ontgassen van binnenvaarttankschepen gereguleerd in het randnummer 7.2.3.7 van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, het ADN²⁵ Nederland.

Op grond van het ADN (in Nederland geïmplementeerd via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen) mogen lege of niet gevulde ladingtanks die gevaarlijke stoffen hebben bevat worden ontgast indien dat niet verboden is op grond van andere internationale of nationale wettelijke voorschriften. Voor het varend ontgassen geldt conform het ADN dat in ieder geval voor toxische stoffen dit niet mag gebeuren in de nabijheid van sluizen, inclusief voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden. Dat verbod geldt nu nog alleen voor toxische stoffen, maar dient per 1 januari 2019 te worden uitgebreid tot alle vluchtige gevaarlijke stoffen.

²⁴ Kamerbrief met toelichting op het varend ontgassen van tankschepen, 5 december 2018

²⁵ ADN= Accord européen relatif au transport des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures (ADN) ic. Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs).

Ontgassen van een binnenvaartschip mag volgens het ADN ook stilliggend op plaatsen die daarvoor door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd en aangewezen. Alleen de havenmeesters van Rotterdam en Amsterdam hebben een locatie aangewezen, respectievelijk de Geulhaven en de Afrikahaven. Rijkswaterstaat heeft geen locaties aangewezen om te ontgassen.

De afgelopen jaren zijn er meerdere gesprekken geweest met de industrie en sector om op basis van vrijwilligheid bepaalde stoffen niet meer te ontgassen. Zo bestaat vanaf 2014 een "*gentlemens-agreement*" over het ontgassen van benzeen.

In de provincie Zuid-Holland geldt sinds 2015 al een verbod op het varend ontgassen van benzeen en meer dan tien procent benzeenhoudende stoffen²⁶. Er staat in de verordening dat het de vervoerder en de schipper is verboden tijdens de vaart een ladingtank met restlading dampen van benzeen (UN-nummer 1114) vanaf een binnenschip op een vaarweg te ontgassen.

De grootste uitdaging zit in de handhaving van het verbod, omdat de rijkswateren niet onder de verantwoordelijkheid van de Provincie vallen.

Wat staat er in het coalitieakkoord?

In het coalitieakkoord stellen we dat we de haven willen transformeren naar een nieuwe duurzame/emissieloze, op diensten georiënteerde, zichzelf steeds innoverende maritieme hoofdstad van Europa. Rotterdam wordt het centrum van maritieme technologie en dienstverlening Europa.

Als gemeente willen we zowel de verbinder als aanjager zijn van goede en duurzame initiatieven. Daar past onze inzet op een verbod voor varend ontgassen heel goed bij. Daarnaast willen we als VVD graag beperkingen voor onze ondernemers wegnemen en bijdragen aan duurzame oplossingen

²⁶ Vaststelling van de volgende verordening tot wijziging van de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland (negende tranche) Titel 4.5 Ontgassen, Artikel 4.5.1 en Artikel 4.5.2.

Wat is het probleem?

Het probleem met betrekking tot varend ontgassen valt uiteen uit meerdere problemen.

Handhaving en beboeting

Het handhaven en beboeten in de Rotterdamse wateren zeer lastig, doordat Rijkswateren niet onder de verantwoordelijkheid van de Provincie vallen. De handhaving moet gebeuren vanuit de Rijksoverheid, helaas is er nog geen landelijk verbod. In de praktijk betekent dit dat niemand gaat bewegen of controleren zonder een landelijk verbod.

Daarnaast is Nederland gebonden aan de Akte van Mannheim en het CDNI verdrag. Verdragen die afspraken bevatten, gemaakt tussen Rijnlanden, over hoe om te gaan met onze rivieren vanuit veiligheids- en milieuperspectief. Om het Europees ook goed te regelen, moeten we ook alle verdragsluitende landen meekrijgen. In mei 2018 heeft het minister Van Nieuwenhuizen (I&W) laten weten dat er halverwege 2020 een landelijk verbod gaat komen op varend ontgassen, voortvloeiend uit internationale afspraken. Bij een verandering moeten wel alle verdragsluitende landen zich hieraan committeren.

Praktische voorzieningen

Als het varend ontgassen straks landelijk verboden wordt, moet de schipper wel een alternatief beschikbaar hebben. Dat kan door meer dedicated/compatibel varen (dus altijd dezelfde stoffen vervoeren). Echter, niet alle schepen zullen deze keuze (kunnen) maken dus daarmee is het ontgassen niet de wereld uit. Er zullen daarom meer ontgassingsinstallaties moeten komen. Helaas zijn deze faciliteiten er nu nog nauwelijks.

Sinds de invoering van het Provinciale verbod, is er juist een stagnatie opgetreden rond het realiseren van aan de kade. In het Rotterdamse havengebied heeft Rubis een vergunning om schepen van derden te kunnen ontgassen. Echter heeft deze installatie een beperkte capaciteit. Daarnaast is het mogelijk om in Moerdijk schepen te laten ontgassen. Deze twee plekken zijn lang niet voldoende zodra het landelijk verbod is ingevoerd.

Vergunningen

Tijdens de bekrachtiging van het verbod op varend ontgassen in Provincie Zuid-Holland zijn er tegelijkertijd afspraken gemaakt om de faciliteiten om aan de kade, mobiel of via het water te ontgassen aan te leggen. Desalniettemin kwamen er geen voorzieningen. Uit diverse gesprekken blijkt de grootste bottleneck te zitten bij het emissie vraagstuk. Hoe moeten we de lading die wordt ontgast definiëren; als restproduct of als afval? Het is essentieel helderheid te creëren tot tot welke categorie het product behoort dat uit het schip komt én over het complexe vergunningstraject dat daaruit voortvloeit. De omgevingsdienstendinsten in de regio en IL&T categoriseren dit momenteel als afval, terwijl in het CDNI staat dat het restproduct zou betreffen. De staatssecretaris I&W is verantwoordelijk voor deze aanduiding. Juist door het product te definiëren als afval worden de vergunningaanvragen complex en beperk je duurzame mogelijkheden van ontgassen aan de kade. Ook is het hergebruik van grondstoffen complexer, omdat dit onder afvalstoffen regelgeving niet of slechts beperkt is toegestaan.

De provincies hebben een belangrijke rol bij het mogelijk maken van de ontgassingsinstallaties (denk aan milieuvergunningen en de handhaving en toezicht op installaties bij inrichtingen). Mede ingegeven door milieudiensten ligt de focus te veel op emissie en de bijbehorende complexe vergunningstrajecten. De Provincie kan een ontheffing kunnen verlenen op de emissie.

- *Betaalbaarheid*

Binnenvaartschippers zijn hardwerkende ondernemers die afhankelijk zijn van hun verlader of bevrachter wat ze vervoeren. De grootste zorgen voor de binnenvaartsector is de betaalbaarheid, want wie gaat opdraaien voor de kosten?

De waardeketen lijkt robuust genoeg om de kosten te dragen, maar indien de kosten bij de schipper eigenaar komen te liggen zonder ruimte tot direct verhaal bij bevrachter of verlader dan zal dit tot problemen leiden, waarbij ontduiking van regelgeving voor de hand lijkt te liggen. Veel verladers of bevrachters zijn bovendien niet-Nederlands en hebben andere belangen dan dat de verladers uit de Europese landen die zijn aangesloten bij het CDNI en de Akte van Mannheim.

Wat willen we?

Om bovenstaande problemen op te lossen hebben we in samenwerking met diverse marktpartijen, belangenorganisaties en overheidsinstanties de volgende aanbevelingen bedacht. De aanbevelingen zijn concreet en praktisch en vragen inzet van alle overheidslagen. Er zitten twee praktische pilots bij, die in 2019 gestart dienen te worden.

Bij onze aanbevelingen houden we rekening met de volgende drie invalshoeken: inzetten op preventie en bewustwording, de pakkans vergroten middels het verbod en de capaciteiten uitbreiden.

Aanbeveling 1

Te lobbyen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om vooruitlopend op het landelijke verbod op varende ontgassen mid 2019 een verbod op varende ontgassen in de regio Groot Rotterdam in te voeren. Onder deze regio valt Rotterdam-Rijnmond en de gehele Krimpenerwaard. Het verbod wordt gehandhaafd door I&W ism Provincie Zuid-Holland, DCMR en HbR en bij overtreding dus ook echt beboet.

Het handhaven in de Rotterdamse haven is complex doordat er meerdere bevoegde gezaghebbers zijn, namelijk: het Rijk, de provincie en de gemeenten. Rijkswateren vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. Dus het Provinciale verbod kan hier niet gehandhaafd worden. Daarvoor is een landelijk verbod nodig, zodat in opdracht van Rijkswaterstaat en de Landelijke Eenheid van de politie gehandhaafd kan worden.

Daarom vragen wij het college én ook onze VVD-fractie in de Tweede Kamer om bij de Minister van Infrastructuur & Waterstaat te vragen om medio 2019, vooruitlopend op het landelijke verbod, een pilot toe te staan in regio Groot Rotterdam (inclusief de gehele Krimpenerwaard) zodat er een verbod geldt dat kan worden gehandhaafd, gemonitord en beboet bij overtreding. De uitvoering van deze pilot zal ism met de DCMR, het HbR en Rijkswaterstaat moeten gebeuren. Daarnaast is het belangrijk dat er dan ook een sluitend administratie systeem is, bij voorkeur digitaal die inzichtelijk maakt of het schip ook daadwerkelijk is ontgast volgens de toegestane methodes (aan de kade of mobiel).

Voorkomen moet worden dat onnodig wordt ontgast! Daarvoor is men ooit gestart met het maken van een compatibiliteitslijst. Een lijst die inzicht geeft in welke stoffen men over elkaar heen laden zonder eerst te ontgassen²⁷. Indien de verladers en de schippers meer inzicht krijgen in welke stoffen over elkaar heen geladen kunnen worden, is het niet nodig telkens te ontgassen.

Als er dan wel ontgast moet worden, is het natuurlijk essentieel dat er schippers bewust zijn van de noodzaak van het ontgassen aan wal in plaats van varende. Daarvoor zijn dan wel voldoende faciliteiten nodig.

Aanbeveling 2

²⁷ <https://www.groenervaren.nl/ontgassen-is-niet-meer-van-deze-tijd/>

Tegelijkertijd met de pilot op het verbod op varende ontgassen, via een pilot van ten minste twee jaar beperkingen wegnemen voor het plaatsen, testen en het volledig in gebruik nemen van ontgassingsinstallaties, in de regio Groot Rotterdam. Waarbij de inzet is de uitstoot te oormerken als restproduct en het vergunningstraject zo eenvoudig mogelijk te houden.

Indien er alleen een verbod zou zijn en geen ontgassingsinstallaties, zadelen we de scheepvaart op met een groot probleem. Want waar moeten ze dan naar toe? Vanuit dat perspectief is het essentieel dat er voldoende faciliteiten beschikbaar komen om te ontgassen. De huidige faciliteiten zijn namelijk niet toereikend.

In het CDNI staat: *dat de Rijksoverheid verantwoordelijk is voor het accommoderen van de ontgassingsfaciliteiten*

Daarom vragen wij om een pilot waarin er ruimte beperkingen voor het realiseren en in gebruik nemen van de installaties weg te nemen. Daarnaast is er in een pilot periode juist ruimte om uit te vinden welke regelgeving het beste past en welke installaties het beste werken en aansluiten bij duurzame doelstellingen. De aan te leggen infrastructuur moet stimulerend en drempelverlagend werken om ontduikend gedrag positief te ontmoedigen. Daarbij is van belang om in te zetten om beperkte wachttijd, goede geografische beschikbaarheid en de juiste papieren of digitale afhandeling.

Op deze wijze kunnen we dit project ook oormerken als een duurzaam project ten behoeve van de energietransitie, dat bijdraagt aan de economische bedrijvigheid in de haven én bijdraagt aan het realiseren van schone lucht in de hele regio.

Aanbeveling 3

Via de staatssecretaris is I&W te realiseren dat de uitstoot gaat worden geoormerkt als restproduct en is samenwerking met de Provincie te regelen dat het vergunningstraject voor de realisatie van de ontgassingsinstallatie zo eenvoudig mogelijk gehouden gaat worden.

Vanuit het duurzame gedachtegoed is het essentieel om de juiste prikkel te geven aan de industrie om te gaan nadenken over circulariteit in het geval van ontgassen. Als een lading wordt aangemerkt als afval is het vele malen lastiger om nog in te zetten vanuit circulariteit en daarnaast valt het dan opeens onder zeer complexe vergunningstrajecten.

Door het als restproduct te oormerken, zit er meer ruimte in om met de sector samen te gaan zoeken naar ontgassingsmethodieken die ook appelleren aan circulariteit. Denk bijvoorbeeld aan het maken van andere grondstoffen, het leveren van restwarmte oid.

Daarnaast als vergunningen minder complex zijn, loont het ook voor bedrijven de stap te zetten naar het aanvragen van een vergunning en het bouwen van de installatie. De grootste bottleneck bij de vergunningsprocedure zit in het feit dat bedrijven nu forse investeringen moeten doen, zonder dat ze weten of ze een permanente vergunning krijgen. Juist door in de pilot fase ruimte te laten in het vergunningstraject, kan je achteraf de vergunning beter vormgeven nav de praktijk.

Tot slot is het wenselijk om aan te dringen bij de Provincie-Zuid Holland, dat indien er sprake is van een emissienorm, de emissienorm van de ontgassingsinstallatie in Moerdijk van APM als uitgangspunt wordt genomen voor de nieuw te bouwen installaties, met als doelstelling onder deze norm te gaan zitten. Dat voorkomt pilots of lange trajecten die de uitstoot moeten bepalen, terwijl dit in de praktijk al bekend is.

Aanbeveling 4

In samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam geschikte locaties toe te wijzen, in kaart te brengen welke bedrijven hieraan willen meewerken en het maken van een sluitend administratiesysteem.

Wij vragen ons het college om concreet aan de slag te gaan met de volgende punten:

- a. Het lobbyen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om vooruitlopend op het landelijke verbod op varende ontgassen mid 2019 een verbod op varende ontgassen in de regio Groot Rotterdam (inclusief de Krimpenerwaard) in te voeren.
- b. Het realiseren van een pilot van tenminste twee jaar waarin organisaties de ruimte krijgen verschillende ontgassingsinstallaties op diverse manieren, hiermee te experimenteren en deze te testen om vervolgens volledig in gebruik te nemen.
- c. In samenwerking met het Havenbedrijf geschikte locaties in het Havengebied ten behoeve van deze installaties toe te wijzen. Bijvoorbeeld de blauwe kegelsteiger aan de Geulhaven.
- d. Het maken van een overzicht van de marktpartijen in de Haven, die mee willen werken aan de realisatie van een installatie of het beschikbaar stellen van hun terrein hiervoor, ten behoeve van algemene ontgassing.
- e. In samenwerking met de markt, het Havenbedrijf en Deltalinqs zoeken naar de wijze waarop een praktische betaalwijze gerealiseerd kan worden. Waarbij de verlader/bevrachter/als vertegenwoordiger van de eigenaar van de lading, de kosten voor zijn rekening neemt. Zodat de schipper "gratis" terecht bij de ontgassingsinstallatie en wordt een belangrijke prikkel tot illegaal varende ontgassen weggenomen.
- f. In samenwerking met de markt en andere overheden te inventariseren op welke wijze een sluitend administratiesysteem, bij voorkeur digitaal, gerealiseerd kan worden om te controleren op het ontgassen aan de kade bij een ontgassingsinstallatie.
- g. Te lobbyen bij het ministerie van I&W om met hen te regelen dat de dampen die ontgast worden geoormerkt gaan worden als restproduct, zoals ook aansluit op het CDNI verdrag.
- h. Te lobbyen bij de Provincie Zuid-Holland om in samenwerking met de DCMR te komen tot een eenvoudige vergunningaanvraag voor de realisatie van de ontgassingsinstallatie, zonder beperkingen van een emissienorm en op basis van het restproduct principe.
- i. Aan te dringen bij de Provincie Zuid-Holland, dat indien er toch sprake is van een emissienorm, de emissienorm van de ontgassingsinstallatie in Moerdijk van APM als uitgangspunt wordt genomen voor de nieuw te bouwen installaties, met als doelstelling onder deze norm te gaan zitten.

Financiën

Doordat wij met dit initiatiefvoorstel willen dat de gemeente Rotterdam de aanbevelingen actief gaat faciliteren en onderzoeken, is onze verwachting dat de kosten in eerste instantie beperkt zijn. Het huidige gemeentelijke apparaat zal hierin voldoen. Uit gesprekken met diverse marktpartijen is gebleken dat het bedrijfsleven al diverse businessmodellen heeft voor het realiseren van ontgassingsinstallaties aan de kade. Derhalve zien wij onze rol van overheid aan de accommoderende en faciliterende kant.

Conclusie

De Rotterdamse VVD wil de hierboven beschreven aanbevelingen omzetten in concrete daden en legt de gemeenteraad van Rotterdam het hieronder opgestelde ontwerpbesluit voor.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by a smaller 'v' and a large 'G'.

Dieke van Groningen
Raadslid voor de *Rotterdamse VVD*

Geraadpleegde bronnen

Voor de totstandkoming dat dit initiatiefvoorstel heb ik met diverse partijen gesproken. Graag zou ik mijn dank willen uitspreken aan onder andere het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Stop Ontgassen.nu, Shell Nederland, VOTOB, Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs, Greenpoint Maritiem Services en de provincie Zuid-Holland.

- https://gelderland.stateninformatie.nl/document/5898445/1/Notitie_Handhavingsprotocol_Varend_Ontgassen_%28PS2017-707%29
- <https://www.ce.nl/publicaties/1778/varend-ontgassen-in-kaart>
- <https://www.bln.nl/dossiers/dossier-2>
- <https://www.ce.nl/publicaties/download/31>
- <https://www.ccr-zkr.org/11020100-nl.html>
- Varend ontgassen door de binnenvaart; In hoeverre is er voldoende ontgassingscapaciteit in Nederland beschikbaar? Prof.dr. H. Geerlings en Dr. B. Kuipers Erasmus Universiteit Rotterdam | 14 maart 2018 | concept

Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het initiatiefvoorstel 'Ontgassen goed geregeld. Op naar een schone lucht zonder giftige gassen' van de Rotterdamse VVD-fractie;

besluit:

1. Het College van Burgemeester en Wethouders opdracht te geven te lobbyen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om vooruitlopend op het landelijke verbod op varende ontgassen mid 2019 een verbod op varende ontgassen in de regio Groot Rotterdam in te voeren. Onder deze regio valt Rotterdam-Rijnmond en de gehele Krimpenerwaard.
2. het College van Burgemeester en Wethouders opdracht te geven om via een pilot van ten minste twee jaar alle beperkingen wegnemen voor het plaatsen, testen en het volledig in gebruik nemen van ontgassingsinstallaties, in de regio Groot Rotterdam.
3. Het college van Burgemeester en Wethouders de opdracht te geven bij het ministerie van I&W te lobbyen om te realiseren dat de uitstoot van de dampen worden geormerkt als restproduct en in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland te regelen dat het vergunningstraject zo eenvoudig mogelijk wordt gehouden.
4. Het college van Burgemeester en Wethouder de opdracht te geven in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam geschikte locaties toe te wijzen, ten behoeve van het realiseren en in bedrijf nemen van ontgassingsinstallaties. Daarnaast het in kaart brengen welke bedrijven hieraan willen meewerken en een sluitend (digitaal) administratiesysteem te ontwikkelen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2019.

De griffier, De voorzitter,