

Naderend verbod ontgassen binnentankvaart

Het ontgassen van binnenvaarttankschepen zal in de loop van 2024 gefaseerd **verboden** gaan worden. Recent heeft Zwitserland als laatste land namelijk de herziening van het [‘Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart’](#) (kort: herziene CDNI-verdrag) geratificeerd. Hiermee hebben alle zes verdragsluitende landen (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) het document geratificeerd. Het inwerking treden van het herziene CDNI-verdrag heeft juridische en operationele gevolgen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de West-Europese binnenwateren.

Ontgassen

Na het lossen van gevaarlijke stoffen blijven zogenaamde restdampen in het tankschip achter. Deze dampen mogen, op enkele uitzonderingen na, op dit moment nog vrij naar de buitenlucht ontgast worden. Om diverse redenen (veiligheid, kwaliteit en/of vergunningsvoorwaarden) kan het nodig zijn dat er voor een vervolglading een schoon en droog schip beschikbaar dient te zijn, waardoor ontgassen noodzakelijk is. De dampen, die vrijkomen bij het ontgassen, zijn schadelijk voor mens en milieu.

Het verbod op ontgassen zal gefaseerd ingevoerd worden volgens het volgende tijdschema.

Tabel	Stoffen (UN-nummers)	Fasering
I	1114, 1203, 1268, 3475	6 maanden na ratificering CDNI-verdrag
II	1267, 1993, 3295	2 jaar na ratificatie CDNI-verdrag
III	1090, 1145, 1170, 1179, 1216, 1230, 1267, 1993, 2398, 3257, 3295, 9001, 9003	3 of 4 jaar na ratificatie CDNI-verdrag

Nederlandse situatie

Nederland loopt vooruit op de inwerkingtreding van het herziene CDNI-verdrag door **een versneld ontgasverbod op stoffen uit Tabel I én waarschijnlijk ook Tabel II per 1 juli 2024 af te kondigen**. Er worden door de overheid momenteel investeringen gedaan, waaronder een dekkend *e-noses* netwerk en uitbreiding van de handhavingscapaciteit, om een effectief handhavingssysteem op te zetten.

Ontgassingsmogelijkheden

Zodra ontgassen naar de buitenlucht niet meer is toegestaan, neemt het belang van de beschikbaarheid van ontgassingsinstallaties toe. Het kan zijn dat bij opeenvolgende laad-/loslocaties een dergelijke installatie voorhanden is om de dampen te verwerken. Echter, dergelijke installaties kunnen/mogen vaak niet alle dampen verwerken en zullen waarschijnlijk al vanwege de huidige steigerbezetting en -capaciteit niet beschikbaar voor reguliere ontgassing zijn.

Er wordt op dit moment gewerkt aan het inrichten van een infrastructuur van mobiele ontgasinstallaties. Juridische complexiteit en investeringsbereidheid maken dat deze infrastructuur zeer waarschijnlijk **niet** voldoende beschikbaar zal zijn op het moment dat het ontgassingsverbod ingaat. Alternatieven voor het ontgassen van een tankschip zijn de zogenaamde ‘eenheidstransporten’ (*‘dedicated’*) en/of ‘verenigbare transporten’ (*‘compatible’*): Gelijk(waardige) stoffen in relatie tot een opvolgende reis maakt het niet nodig om de dampen van een voorgaande reis te ontgassen.

Kosten voor het ontgassen

Volgens artikel 8 van het CDNI-verdrag draagt de verlader (d.i. degene die de vervoersopdracht heeft verleend) de kosten voor het ontgassen van het schip, inclusief de kosten van het omvaren naar een aangewezen ontgassingsinstallatielocatie en de tijd die er mee gemoeid is. De verlader is volgens CDNI-artikel 7.05 verplicht om de vervoerder een ontvangstinstallatie toe te wijzen, waar het schip ná het lossen (met inbegrip van het nalossen en de verwijdering van de vloeibare overslagresten) ontgast moet worden.

Vragen?

Voor eventuele vragen naar aanleiding van dit document kunt u contact opnemen met:

Macco Korteweg Maris

Namens VNCI, Vemobin en VOTOB

kortewegmaris@vncl.nl

Ton Wingelaar

Namens Koninklijke Binnenvaart Nederland

t.wingelaar@binnenvaart.nl