

Ventileren in de binnenvaart heet hangijzer

Ontgassing: kwestie van kosten-batenanalyse?

Bij bepaalde combinaties van na elkaar vervoerde producten moeten ladingtanks van binnenvaartschepen worden geventileerd. Dit ontgassen van tankschepen heeft tot een maatschappelijke discussie geleid, want er kunnen gevaarlijke dampen of stank bij vrijkomen. De internationale regelgeving dekt de problematiek niet volledig af. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart vindt dat er onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de oplossingen die voorhanden zijn en legt een aantal stellingen voor aan deskundigen van overheid en bedrijfsleven.

Interview: Robert Tieman en Louise Wagenaar
Fotografie: DCMR

Om aan de kwaliteitseisen te voldoen, moeten de resten in de tanks veelvuldig geventileerd worden bij een bepaalde combinatie van na elkaar vervoerde producten. Nu heeft Duitsland onlangs voor twee producten (UN 3475 en UN 1268) een ontgassingsverbod ingesteld. Een dergelijk verbod was al op Europees niveau (in EU-richtlijn 94/63/EG) van kracht voor benzine. Het is de vraag hoe Nederland hierop zal reageren.

Er zijn verschillende (deel)oplossingen voorhanden voor de problematiek van ontgassing in de binnenvaart. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) vindt het wenselijk dat het onderwerp benoemd wordt in deel B van het inmiddels van kracht zijnde CDNI-verdrag. Hierin staan de verantwoordelijkheden beschreven van de diverse partijen in relatie tot vloeibare en vaste restlading, maar dampen zijn vooralsnog niet opgenomen. De verantwoordelijke partijen in de gehele petrochemische keten zouden zich ook meer moeten inzetten om het ventileren te reduceren, aldus het CBRB. Daarbij moet natuurlijk gekeken worden naar de CMR-stoffen van diverse producten die ontgast worden. En er zou meer gebruik moeten worden gemaakt van dedicatietransport. Verder zijn sommige experts van mening dat een door de verladende industrie erkende compatibiliteitslijst, waarin olie- en chemiebedrijven elkaars producten 'accepteren', de hoeveelheid ontgassing met maar liefst dertig procent zou kunnen

reduceren. Deze oplossingen worden echter vooralsnog niet toegepast.

Gelet op het internationale karakter van de binnentankvaart en de harmonisatie van de Europese wetgeving is het verkeerd dat Duitsland in z'n eentje een ontgassingsverbod heeft ingevoerd.

Maarten de Hoog Het is in de regel beter om in Europees verband maatregelen af te spreken dan om als land een 'alleingang' te maken. Maar Europese processen kosten tijd. Soms vraagt de specifieke, nationale situatie om snelle maatregelen. Een land mag die ook treffen. Duitsland heeft een ontgassingsverbod ingesteld omdat het zijn nationale emissieplafond voor vluchtige organische stoffen overschreed.

De ontstane situatie schept een mogelijkheid om dit moeilijke dossier vlot te trekken. In Rotterdam werken betrokken partijen - overheid en bedrijfsleven - aan een duurzame oplossing voor het verantwoord ontgassen van schepen. Op 11 juni heeft een eerste rondetafelconferentie (zie kader 'Bijeenkomsten ontgassen van schepen') plaatsgevonden.

Jan Gardeitchik Ja, unilaterale invoering is altijd lastig in de transportsector, omdat deze sector veelal grensoverschrijdend is. In dit geval kan een verbod in Duitsland er ook toe leiden dat het ontgassen nu vaker in Nederland gebeurt, waarmee het probleem niet wordt opgelost maar alleen verplaatst. Het Havenbedrijf

Lees verder op pagina 23

Rotterdam is voorstander van een zoveel mogelijk internationale aanpak voor het ontgassen, waardoor er ook geen verstoring van het *level playing field* kan ontstaan.

Evert Wijdeveld De aanleiding tot het instellen van het ontgassingsverbod in Duitsland is mij niet duidelijk. In het algemeen moet echter worden gesteld dat een 'waterbedeffect' moet worden voorkomen: dat een probleem ergens anders wordt neergelegd zonder zelf aan de oplossing (mee) te werken.

Via de Benzinerichtlijn is het sinds 2006 in heel Europa verboden om deze stof te ontgassen. Andere stoffen mogen op dit moment grotendeels ontgast worden. In Duitsland is er sinds april sprake van een ontgassingsverbod voor een tweetal grote productgroepen. In navolging van Duitsland moet Nederland de regels voor het ontgassen ook strenger maken.

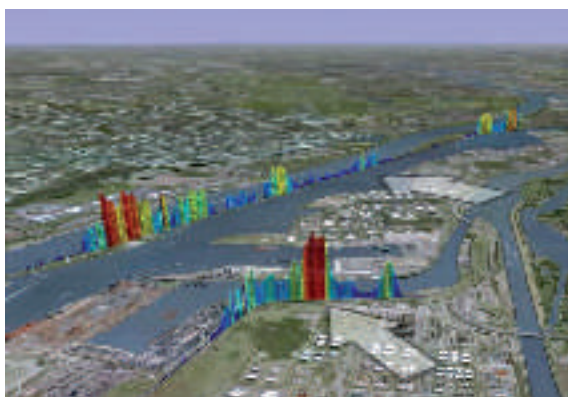
Maarten de Hoog Als de sector zelf geen verantwoordelijkheid neemt, dan is het nodig dat de overheid ingrijpt en dat er regels komen. Maar eerst is de sector zelf aan zet. Met name voor de gezondheid van de schippers is een ontgassingsverbod goed. De schippers staan nu bloot aan hoge concentraties van deze stoffen. Er is ook ongerustheid bij bewoners die langs vaarwegen wonen over het lozen van dampen op deze vaarwegen.

Jan Gardeitchik Nederland zou zich in eerste instantie moeten inzetten om de verboden die in Duitsland gelden internationaal van kracht te laten worden. Voor de tussenliggende periode zouden we moeten overwegen een nationaal ontgassingsverbod voor deze stoffen in te stellen.

In zijn algemeenheid zou het vanuit oogpunt van duurzaamheid een flinke stap vooruit zijn als er geen dampen meer vrij in de atmosfeer werden geblazen. Bij benzine is een eerste stap gezet in het beheersen van de luchtemissies. Het uitbreiden hiervan naar andere stoffen is vanuit milieuoogpunt dan ook een goede stap. Dit moet wel internationaal gecoördineerd worden en er moet aandacht zijn voor het opzetten van voldoende alternatieven voor dampverwerking en de financiering daarvan.

Evert Wijdeveld Het is niet alleen aan Nederland om de regels voor het ontgassen strenger te maken. Juist daarvoor is het overleg tussen de Rijnsoeverstaten en België in CCR-verband of het ADN-overleg in Genève ingesteld.

Op dit moment worden er dampen vervoerd omdat er nauwelijks infrastructuur bij de terminals of ontvangstinstallaties is, waardoor men elders dient te ontgassen. Dit is een onwenselijke situatie waar zo snel mogelijk een oplossing voor moet worden.



Emissiemetingen vluchtige organische componenten Rotterdamse haven 2008

Maarten de Hoog Mee eens. Als er een ontgassingsverbod wordt ingesteld, moeten er uiteraard ook voorzieningen komen om verantwoord te kunnen ontgassen.

Jan Gardeitchik Ja, de crux zit natuurlijk in het "zo snel mogelijk". Het is het kip-en-ei-verhaal. Er zijn geen verwerkingsinstallaties, maar wanneer die worden gebouwd zullen ze niet zomaar gebruikt worden. De kosten voor verwerking zijn immers hoger dan de 'gratis' buitenlucht en er treedt tijdverlies op omdat er dan niet varend ontgast kan worden. Daarom moet het bij het terugdringen van de emissies bij ontgassen breder gekeken worden dan alleen naar een technische aanpak. De combinatie van regelgeving op termijn en afspraken met de industrie kunnen een goede aanpak zijn.

Evert Wijdeveld Het is juist dat er hoegenaamd geen terminals zijn die dampen van vloeibare lading in ontvangst kunnen nemen. Een ontvangstinstallatie bevindt zich in Moerdijk, een andere 'gewone' terminal waar dampen afgegeven kunnen worden in de Botlek. Het vervoeren van dampen (lege tanks met restgassen) is geen onwenselijke situatie. Dit komt regelmatig voor als producten 'over elkaar geladen' mogen worden. Het vervoer van vloeistoffen of dampen vereist dezelfde veiligheidsmaatregelen.

Ondanks het feit dat de Europese NEC-plafonds in Nederland niet overschreden worden, is er sprake van het ontgassen van stoffen die veelal CRM-eigenschappen hebben of stankoverlast veroorzaken. Deze gevolgen voor de omwonenden zijn onacceptabel.

Maarten de Hoog Mee eens. Hierbij kunnen immers gevaarlijke en stankverwekkende stoffen vrijkomen, zoals benzeen.

Jan Gardeitchik Omwonenden accepteren steeds

Bijeenkomsten ontgassen van schepen

Op 11 juni heeft bij het Havenbedrijf Rotterdam een rondetafelconferentie plaatsgevonden over het ontgassen van binnenvaartschepen. De bijeenkomst was bedoeld om een actueel inzicht te verkrijgen in de problematiek van het ontgassen, zodat een bijdrage kan worden geleverd aan een afdoende aanpak in de regio voor reductie van emissies. In internationaal verband wordt er op 17 september in Bonn een aantal workshops over dit onderwerp gehouden. Meer informatie: www.ccr-zkr.org/13010000-nl.html

minder dat zij geconfronteerd worden met ontgassing. Hierbij speelt perceptie een grote rol. Alleen kijken naar de percentages en kille cijfers is veel te beperkt. In hoeverre de gevolgen echt onacceptabel zijn voor omwonenden, kan ik niet beoordelen. De NEC-plafonds in Nederland worden gehaald voor de VOS (vluchtige organische stoffen; red.). Maar de NEC-plafonds zijn gedefinieerd als de totale uitstoot van alle stationaire bronnen in Nederland, en dit betreft dus niet de emissies van mobiele bronnen, en daar gaat het om bij het ontgassen in de binnenvaart. Daarnaast kunnen emissies zorgen voor stankoverlast, waarvoor geen NEC-plafonds zijn vastgesteld. Voor de toekomst is het belangrijk dat emissies vanuit de binnenvaart steeds verder worden teruggebracht. Het ontgassen is een belangrijk onderdeel hiervan en dampverwerking heeft wat dat betreft de toekomst.

Evert Wijdeveld CRM-eigenschappen of niet, elke ontgassing moet met stringente voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen gepaard gaan. Stoffen die een stankgolf kunnen veroorzaken mogen in het algemeen al niet varende worden ontgast. Daardoor moeten schepen die stankstoffen bevatten in Rotterdam bij een inrichting (terminal) schoongemaakt en geventileerd worden.

Rotterdam moet zo snel mogelijk, net als Amsterdam, een emissievrije haven worden, ondanks de kosten die hiermee gepaard gaan.

Maarten de Hoog Ook in Amsterdam wordt varende ontgast. Rotterdam heeft de ambitie om de duurzaamste havenstad in zijn soort te zijn. Het is technisch mogelijk om ladingdampen verantwoord te verwerken. De kosten zijn naar verwachting vergelijkbaar met de kosten die chemische bedrijven maken om overslag op hun terrein verantwoord plaats te laten vinden. Op basis van de

technische mogelijkheden die er zijn om verantwoord te ontgassen, zoekt Rotterdam met betrokken partijen naar een oplossing voor het ontgassingsprobleem.

Jan Gardeitchik De Rotterdamse haven werkt nadrukkelijk aan een duurzame toekomst. Het terugbrengen van emissies is hierbij een belangrijk aspect. Vandaar dat veel energie gestoken wordt in het uitwerken van scenario's. Zie bijvoorbeeld ons onderzoek naar de gevolgen van inert gas verplichting op chemicaliëntankers. Bij een werkelijk effectieve aanpak past een brede aanpak van de technische, operationele én financiële aspecten. Door eerst de (on)mogelijkheden en gevolgen voor de industrie te bepalen en vervolgens gezamenlijk afspraken te maken om de emissies terug te dringen komen wij tot een duurzame ontwikkeling van de haven. Rotterdam gaat voor een echte oplossing.

Evert Wijdeveld Daar kan ik het niet mee eens zijn. Aan iedere ontwikkeling zit altijd een economische kant, zodat eerst een stimulans moet worden gegeven aan de markt om hiernaartoe te groeien.

De problematiek van ladingdampen had allang in het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI-verdrag) opgenomen moeten zijn.

Maarten de Hoog Juridisch bestaan nog veel onduidelijkheden rondom dit dossier. Wie is bevoegd om waar wat te regelen, en hoeveel tijd is daar mee gemoed?

Jan Gardeitchik Het heeft inderdaad de voorkeur om dit in het CDNI-verdrag op te nemen. Ladingdampen die achterblijven na lossing zijn feitelijk verdampte restlading. Het zou dan ook logisch zijn als dit net als voor achterblijvende vloeistof geregeld zou worden in het CDNI-verdrag.

Evert Wijdeveld Het is de juiste weg om deze problematiek op te lossen via het CDNI-verdrag. Dat zal naar schatting een jaar of zes duren. Ten tijde van het tot stand



Maarten de Hoog: "Met name voor de gezondheid van omwonenden en schippers is een ontgassingsverbod goed."



Jan Gardeitchik: "Het zou goed zijn als industrie en binnenvaart het eens zouden worden en invulling zouden geven aan de compatibiliteitslijst."



Evert Wijdeveld: "Het vervoeren van dampen is geen onwenselijke situatie, mits het voldoet aan stringente veiligheidseisen."

komen van het CDNI-verdrag is dit onderdeel buiten beschouwing gebleven. Het bleek al een hele toer om dit voor drogeladingschepen, de vloeibare ladingrestanten van tankschepen, de bilge uit de machinekamer en de afvalwaterstroom uit de passagiersvaart te regelen. Het ontgassingsverbod voor sommige 'prioritaire stoffen' is in het ADN geregeld.

De compatibiliteitslijsten die nu naar voren worden geschoven hadden al veel eerder breed geïmplementeerd moeten zijn.

Maarten de Hoog Het opstellen van compatibiliteitslijsten is een deel van de oplossing. Het is een *quick win* die relatief goedkoop is. Voor een definitieve oplossing van dit probleem zijn echter ook investeringen nodig in dampverwerking.

Jan Gardeitchik Als haven zijn wij hier inderdaad een groot voorstander van. *Load-on-top* betekent veel minder ontgassing en dus minder emissies. Zo snel mogelijk doen dus! De discussie hierover loopt al enige jaren en de industrie slaagt er (nog steeds) niet in om een dergelijke lijst op te stellen en zich hieraan te committeren.

Evert Wijdeveld Compatibiliteitslijsten zijn er nu ook al. De vraag is echter of een ladingeigenaar die een lading wil laten vervoeren die meerdere miljoenen aan waarde vertegenwoordigt zich ervan laat overtuigen dat die vijf liter ladingrest per tank en andere resten in de leidingen geen kwaad kunnen voor zijn product. Als het droog ventileren en/of nawassen en drogen slechts enkele duizenden euro's kost, zal hij liever daarvoor kiezen.

De verschillende betrokken partijen doen te weinig om de problematiek van het ontgassen op te lossen.

Maarten de Hoog Ik merk dat het onderwerp ontgassen nu duidelijk op de agenda van verschillende partijen staat; de wil is er om tot een gezamenlijke aanpak te komen. Die oplossing is echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd.

Jan Gardeitchik De rondetafelbijeenkomst (zie kader 'Bijeenkomsten ontgassen van schepen') in Rotterdam heeft laten zien dat er veel ideeën en drive zijn om de problematiek van het ontgassen aan te pakken. Belangrijk is dat momentum nu vast te houden en de benodigde eerste stappen te zetten. Wat ons betreft begint dat met een verbod op varend ontgassen in combinatie met voldoende adequate afgifte-/verwerkingsinstallaties. Dat

opent de weg naar ontgassen op vaste plaatsen waar voorzieningen kunnen worden opgebouwd. Zolang het ontgassen tijdens de vaart toegestaan is, zal het economisch lastig worden om dampverwerking levensvatbaar te maken. Uiteraard kan wel varend worden ontgast wanneer het schip zelf is uitgerust met een adequate dampverwerkingsinstallatie.

Evert Wijdeveld Het probleem manifesteerde zich in de Rijnmond nadat zich een behoorlijk probleem had voorgedaan bij een opslagterminal. Er werden toen allerlei metingen gedaan die aantoonde dat er schadelijke dampen de lucht in gingen. De onrust die dat heeft veroorzaakt bij de politiek heeft ervoor gezorgd dat extra aandacht uitging naar het varend ontgassen van tankschepen. Meetsystemen vertoonden forse pieken als er een ventilerende tanker voorbij de meetpunten voer; dan kun je een walinstallatie niet zwaar aanpakken op zijn emissies als de scheepvaart dat ongehinderd kan blijven doen. De reactie was dan ook voorspelbaar: daar moet iets aan gedaan worden!

Deze problematiek is het zoveelste praktijkvoorbeeld waaruit blijkt dat geld een belangrijke factor is in de discussie rondom maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Maarten de Hoog Er is in de afgelopen jaren veel bereikt in de haven. De emissies van de meeste milieuverontreinigende stoffen zijn sterk gedaald. Een van de knelpunten van het dossier ontgassen is dat er veel partijen bij betrokken zijn, en het is niet direct helder wie op welk probleem aangesproken kan worden: rederijen, schippers, ladingeigenaren of terminals. Er is sprake van ingewikkelde, internationale regelgeving. Door het onderwerp op de agenda te plaatsen zullen grote ladingeigenaren beter doordrongen worden van de problematiek. Deze bedrijven laten zich voorstaan op maatschappelijk verantwoord ondernemen. Daarmee zijn natuurlijk ook kosten gemoeid. Met verscherping van regelgeving kan de voortgang die deze bedrijven boeken gestimuleerd worden. Daar heeft het Rijk dus ook een rol in.

Jan Gardeitchik Geld is in ons hele leven een belangrijke factor. Geld is ook direct gekoppeld aan het begrip ondernemen. Daarom heeft het Havenbedrijf Rotterdam ook veel ervaring in financiële aanpak van zaken. Als de wil er is, is geld niet per definitie een show-stopper.

Evert Wijdeveld Maatschappelijk verantwoord ondernemen heeft heel veel kanten. Het gaat om de maatschappij, om de samenleving, en hoe een bedrijf zich daarbinnen verantwoordelijk voelt voor meerdere factoren die wij in die maatschappij hoog in het vaandel hebben. Dit komt boven op de verschillende sets aan regelgeving en een vergunningenstelsel die ons ook dwingen verantwoording te nemen voor ons gedrag. 

Maarten de Hoog is hoofd afdeling Haven en Industrie en directielid van DCMR Milieudienst Rijnmond. Jan Gardeitchik is hoofd Havenmeesterbeleid bij het Havenbedrijf Rotterdam. Evert Wijdeveld is beleidsadviseur Milieu en Veiligheid bij Deltalinqs.

Robert Tieman is directeur van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart