

## Reactie op Wijziging Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart voor samenvoeging fasen I en II verbod varend ontgassen

Op de eerste plaats wil ik aangeven blij te zijn dat er na ruim 30 jaar eindelijk schot zit in dit dossier. Van die 30 ben ik er ruim 10 bij betrokken. In mijn reactie zal ik ingaan op de volgende onderwerpen: gebrek aan aandacht voor omwonenden en innovatief ondernemerschap, belang van goede monitoring, belang van handhaving, afval of restproduct, en belang van alternatieve oplossingen voor schippers.

### **Gebrek aan aandacht voor omwonenden en innovatief ondernemerschap**

Ruim 13 jaar geleden heb ik samen met inwoners van Schiedam en Rotterdam een voorstel gelanceerd om samen met verladers, binnenvaartschippers, bedrijven met oplossingen en overheden tot oplossingen te komen. Inwonerparticipatie blijkt echter geen Haagse vinding, want geen enkele keer zijn we uitgenodigd voor de overleggen die georganiseerd werden over de regiodeal varend ontgassen. Sterker, we werden ambtelijk weggezet als snelle jongens die goud geld roken. Uiteindelijk heb ik de publiciteit gezocht en staat de teller op ruim 60 artikelen over varend ontgassen.

In de afgelopen 10 jaar heb ik ook diverse ondernemers met oplossingen voor varend ontgassen failliet zien gaan door gebrek aan actie vanuit het Rijk en vanuit politieke partijen. De typisch Haagse formulering is dat vergunningverlening aan gemeenten en provincies is. Dat die vergunning verleend moet worden op basis van landelijke normen, wordt slim verzwegen. Juist daar zit de angel, want de landelijke norm eist dat meer dan 99% van de vluchtige organische stoffen worden teruggewonnen. Met als gevolg dat het voor bedrijven bijkans onmogelijk is om een vergunning van gemeente of provincie te krijgen. Waar een gemeente of provincie toch ruimte ziet wordt desnoods druk uitgeoefend om dit te voorkomen (ja, ik heb de originele mail in mijn bezit). De Rijksoverheid laat daarmee liever 100% van de zeer zorgwekkende stoffen de lucht in vliegen, omdat de installaties die 90% af kunnen vangen niet voldoen aan de gestelde norm van 99,5%. Engelsen noemen dat penny wise and pound foolish.

De Rijksoverheid heeft zijn mond vol van innovatie als oplossing voor milieuproblemen, maar is niet in staat om een markt voor oplossingen te creëren. De overheid maakt daarmee de gezondheid van omwonenden en bemanningsleden van binnenvaarttankers al jaren ondergeschikt aan het mantra van zelfregulering (of moreel appel) en verzonnen hobbels in het internationaal recht.

### **Belang van goede monitoring**

Bijna alle havens hebben inmiddels e-noses of andere elektronische snuffelpalen. Schippers weten echter prima hoe ze daar aan kunnen ontkomen. Met de daling in kosten van industriële sensoren voor vluchtige organische stoffen is het tijd dat elk schip wordt uitgerust met sensoren, die waarnemen of er vluchtige organische stoffen vrijkomen uit de tanks of via het manifold.

### **Handhaving**

Met IVS Next is goed bij te houden welke schepen een lading vervoeren die valt onder het landelijke ontgasverbod. Wanneer deze schepen de 'kegel' verwijderen behoren zij aan te kunnen tonen dat ze bij een installatie die verantwoord kan ontgassen zijn geweest. Zo niet, dan worden verlader van de lading en de schipper beboet. De verlader is aanspreekbaar op basis van ketenverantwoordelijkheid, deze wil zich blijkbaar ontdoen van de ladingsdampen. Waarmee hij opdracht geeft tot het dumpen van chemisch afval.

Overigens is het ten eerste te hopen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport beter toegerust wordt op haar handhavingstaak voor varend ontgassen dan tot op heden. Dat de grootste benzinehaven ter wereld geen ontgasinstallaties bezit, terwijl er al sinds 2006 een verbod op het

varend ontgassen van benzine geldt... Voor geloofwaardige handhaving is meer nodig dan 2 inspecteurs, een drone en een auto.

### **Afval of restproduct**

De ladingdampen die retour gewonnen worden worden geclassificeerd als afvalstof. Dat roept de vraag op waarom het ministerie al die jaren zoveel ton chemisch afval heeft laten dumpen in Natura2000 gebieden? Waarom heeft het Rijk nooit gekozen voor het strafrechtelijk vervolgen van verladingswagens wegens het aanzetten tot dumping van chemisch afval, waaronder zeer zorgwekkende stoffen zoals benzene, door binnenvaartschippers?

De classificatie tot afval maakt verwerking ook een stuk ingewikkelder en is onnodig. Zoals een Rijksambtenaar me ooit uitlegde kan de teruggewonnen ladingdamp in de haven van Antwerpen via een destillatieproces omgezet worden in product. Wat in België kan onder EU-recht kan ook in Nederland. Het is dus een Nederlands verzuim om de teruggewonnen ladingdampen als afval te bestempelen. Een stempel die het nodeloos ingewikkeld maakt om vergunningen voor terugwinning af te geven.

Bestaande terminals kunnen op deze wijze geen schepen verantwoord ontgassen op momenten dat ze ruimte hebben op de terminal. Daar hebben ze een aanvullende afvalverwerkingsvergunning (of hoe dat kring tegenwoordig ook heet) voor nodig, met alle bijkomende restricties. Terwijl het precies dezelfde stof is die ze terugwinnen als dat als lading uit het schip wordt gehaald.

### **Opbouw netwerk van alternatieven**

Onder het kopje 'gebrek aan aandacht voor omwonenden en innovatief ondernemerschap' heb ik betoogd dat het huidige beleid waarbij ieder alternatief meteen moet voldoen aan de huidige norm voor bestaande installaties idiotisch is. Het werpt een onnodig hoge drempel voor nieuwe toetreders op, terwijl de uitstoot van vluchtige organische stoffen door varend ontgassen met 90% of meer verminderd kan worden zonder die drempel. Geef installaties 5 jaar experimenteerruimte, voldoen ze daarna nog niet aan de eisen uit het Activiteitenbesluit dan zijn ze hun vergunning kwijt. Zet liever in op nuttig hergebruik van de teruggewonnen stof in plaats van verbranding. Dat sluit veel beter aan de beleidsdoelen voor circulaire economie en grondstoffen.

Om tot vergunningen te komen is het na zoveel jaar traineren vanuit het Rijk ook tijd om actief mee te helpen bij het tot stand komen van vergunningen en locaties.

### **Beleidskompas**

Het valt op dat het beleidskompas erg karig is ingevuld. De omvang van het probleem is leeg gelaten. Op z'n minst had daar verwezen kunnen worden naar de omvang van het probleem volgens de cijfers van Emissieregistratie.nl: 1 kiloton uitstoot, wat waarschijnlijk nog steeds een zeer grove onderschatting is (en zolang jullie niet meten, zul je dat niet weten).

Bij de kansrijke beleidsopties (3b) mis ik de mogelijkheid om actief mee te werken aan vergunningverlening voor ontgassingsinstallaties of het inzetten van de experimenteerruimte om vergunningverlening makkelijker te maken.

De gedachte dat enkel het invoeren van een verbod leidt tot daling van de emissies is gevaarlijk naïef, zoals blijkt uit het feit dat bijna 20 jaar na de invoer van het verbod op varend ontgassen van benzine er nog steeds geen infrastructuur voor verantwoord ontgassen van benzine is. Of vind u het een geloofwaardig verhaal dat binnenvaarttankers al bijna 20 jaar vanuit Amsterdam naar Moerdijk varen om daar verantwoord te ontgassen?

Bij monitoring en evaluatie had ik een stevigere paragraaf verwacht, waarbij we nu eindelijk eens van gissen en missen naar meten is weten gaan bij de uitstoot van transport, op- en overslag van vluchtige organische stoffen. Helaas lijkt zelfs dat te hoog gegrepen.