



Inbreng publieke consultatie CDNI (2016-I-6) voorstellen “ontgassen”

Reactie via mail

Aan: online.consultation@cdni-iwt.org

Van: Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, mede namens Gelderse Natuur en Milieufederatie en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland.

Datum: 14 september 2016

Geachte dame/heer,

Hierbij reageert de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, mede namens de Gelderse Natuur en Milieufederatie en de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland op uw verzoek om consultatie over het Besluit CDNI 2016-I-6, inzake de aanvulling van het CDNI-Verdrag (Deel B), met bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (ontgassen).

Alleen al in Nederland is ontgassen aan de buitenlucht door binnenvaartschepen verantwoordelijk voor de uitstoot van 1.790 ton aan vluchtige organische stoffen. Het gaat daarbij ook om stoffen waarvoor bij landbronnen al tijden een minimalisatieplicht geldt. De afgelopen jaren heeft de uitstoot als gevolg van ontgassen door de binnenvaart in Nederland meerdere keren tot vragen in gemeenteraden, provinciale staten en in de Tweede Kamer geleid. Enkele provincies, waaronder Zuid-Holland, hebben regelingen opgesteld om ontgassen te beperken.

De Natuur en Milieufederaties van Gelderland, Noord-Holland en Zuid-Holland (NMFs) zijn dan ook verheugd dat de voorliggende ontwerptekst laat zien dat er eindelijk een doorbraak lijkt te zijn om een verbod in te voeren tot het ontgassen van carcinogene, mutagene, reprotoxische en stankveroorzakende stoffen die op de lijst van de meest vervoerde milieugevaarlijke stoffen voorkomen.

Het is goed dat voor ontgassen aan de buitenlucht aangesloten wordt bij de bestaande regelingen voor lossen, wassen en inname of verwerking van scheepsafval.

De NMFs hebben de volgende opmerkingen bij de voorliggende ontwerptekst.

Overgangstermijnen te lang

De overgangstermijnen in aanhangsel VII zijn lang. De NMFs pleiten er voor om de termijnen in de overgangsbepalingen voor deel II te beperken tot 2 jaar en voor deel III tot 5 jaar. Er wordt namelijk al veel langer dan 3,5 jaar gewerkt aan een verbod op ontgassen aan de buitenlucht. Het is dus hoog tijd dat er een einde komt aan deze milieuvervuilende activiteit. Marktpartijen weten al zeker sinds 2000 dat er gewerkt wordt aan een

internationaal verbod op ontgassen aan de buitenlucht en zijn ook betrokken geweest bij de totstandkoming hiervan. Marktpartijen hebben dus ruim de tijd gehad om tot oplossingen te komen, wat ook blijkt uit de verschillende technische oplossingen die inmiddels leverbaar zijn. Dat maakt dat volstaan kan worden met een korte termijnen in de overgangsbepalingen.

BBT voor Inzicht en monitoring (aanhangsel VI, II)

De ontwikkelingen op het gebied van monitoring en meting staan niet stil. Dat betekent dat bij het bepalen van de toegestane meet- en monitoringstechnieken naar onze mening uitgegaan moet worden van de best beschikbare technieken (BBT) benadering.

Het is dan ook van belang dat de toegestane meet- en monitoringmethodieken en technieken voor het gasvrij verklaren van een schip, of dit nu gebeurd op basis van LEL of AFVL, periodiek aangescherpt worden. Daarbij dient voor prioritaire stoffen en stoffen met een grote impact op het aquatisch milieu een massabalans opgesteld te worden, zodat duidelijk is hoe groot de resterende emissies zijn. Het is in de huidige tijd niet te begrijpen dat nationale emissies met een factor 10 verhoogd kunnen worden op basis van een bureaustudie, terwijl er nauwelijks meetdata over ventileren (ontgassen aan de buitenlucht) voorhanden zijn.

(links: <http://sargasso.nl/rivm-past-officiële-emissiecijfers-ontgassen-binnenvaart-aan/> en http://www.ce.nl/publicatie/update_estimate_emissions_degassing_inland_tank_vessels/1436)

Verantwoordelijkheden (Artikel 13)

In de voorliggende tekst is op ieder moment slechts één partij verantwoordelijk voor het naleven van de regelgeving. Naar de mening van de NMFs is het tijd om te komen tot ketenverantwoordelijkheid, waarbij schipper, reder, verlader en ontvanger gezamenlijk de verantwoordelijkheid dragen voor het naleven van de regelgeving. Bij niet naleven van de regelgeving dienen alle betrokken partijen aangesproken te kunnen worden, tenzij een partij duidelijk kan maken alles in het werk te hebben gesteld dat van een maatschappelijk verantwoord opererende organisatie gevraagd kan worden om overtreding van de regelgeving door ketenpartners te voorkomen.

Deel B

Artikel 5.01

Dampretourinstallaties bij laden en lossen zijn enkel een oplossing als aangetoond kan worden wat er gebeurd met de dampen. Bij het laden van binnenvaartankers bij tankopslagbedrijven met drijvende daken kan de dampretour niet terechtkomen in de opslagtanks. Ook wanneer er bij boord-boord verladingen sprake is van een schip dat inert is (stikstof op de lading i.p.v. lucht) wil de schipper de damp niet in de tanks terecht laten komen, omdat het percentage stikstof anders te laag kan worden. Dat betekent dat in dergelijke gevallen vaak alsnog naar de buitenlucht afgeblazen wordt. Formeel misschien geen ventileren of ontgassen aan de buitenlucht, maar er is wel degelijk sprake van vervuilde emissies. Er zijn meer situaties denkbaar waarin dit speelt.

Bij dampretourinstallaties dient naar onze mening dan ook altijd duidelijk te zijn wat er gebeurd met de afgevangen dampen. Gaan de retourdampen naar een dampverwerkingsinstallatie, worden ze afgeblazen boven grondniveau via een zogeheten 'verneukpijpje' of worden ze op een andere wijze verwerkt? Bij het verwerken op een andere wijze is het van belang te weten of er sprake is van het combineren met een ander product,

zodat het onder een ander UN nummer valt en alsnog naar de buitenlucht geventileerd mag worden.

Bij voorkeur dient er een massabalans opgemaakt te worden: Hoeveel ton heeft een binnenvaart ingenomen, hoeveel is er gelost bij de ontvanger en hoeveel is er afgevangen door de dampretourinstallatie en de ontgasinrichting.

Zeker voor prioritair stoffen, waarvoor bij de emissies door landbronnen een minimalisatieplicht geldt, en stoffen die schadelijk zijn voor het aquatisch milieu, behoort werk gemaakt te worden van een massabalans. Zodat op de termijn de LEL-grens die nu gehanteerd wordt vervangen kan worden door een minimalisatieplicht, zoals deze ook geldt voor landbronnen.

Artikel 5.02

In de voorliggende verdragstekst moeten de verdragsluitende staten de infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, en waswater en dampen tot stand brengen dan wel te laten brengen. Tegelijkertijd stelt artikel 8 van deel A dat de verladers de kosten van het verantwoord ontgassen dienen te betalen. Hoewel het begrijpelijk is dat de verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen van de voorzieningen in eerste instantie bij overheden wordt gelegd is vanuit het principe "De vervuiler betaalt" het niet logisch dat dit ook op de langere termijn zo blijft. Het is aan de ketenpartners om te zorgen dat er op de langere termijn goede voorzieningen voor verantwoorde afgifte en inname van restlading, overslagrestanten, ladingrestanten, en waswater en dampen in stand blijven. De kans op structurele subsidies voor transport van vluchtige organische stoffen bij de huidige formulering is naar onze mening te groot. Beter zou het zijn om te kiezen voor een formulering waarbij verdragsluitende staten enkel bij eerste aanleg verantwoordelijk zijn voor het tot stand komen of tot stand laten brengen van de infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, en waswater en dampen.

Artikel 6.01

Het zou goed zijn bij artikel 6.01 (1) nader te duiden dat het uitstoten van dampen in de atmosfeer niet is toegestaan, ongeacht de mate van bewoning in het gebied.

Artikel 6.01 2 A en 2 B bieden naar onze mening te veel ruimte voor het zoeken naar gaten in de regelgeving. Deze uitzonderingen dienen ten hoogste 5 jaar toegestaan te worden, waarna ook deze uitzonderingen verboden dienen te worden.

Artikel 6.01 (3) Het schip en de lading zijn langs digitale weg bij de lokale autoriteiten bekend. Dat betekent dat een melding in de voorgeschreven situaties zeer snel te realiseren is en dat de nadruk op preventieve meldingen dient te liggen, zodat schippers met de autoriteiten naar de minst milieubelastende oplossing kunnen zoeken.

Artikel 7.01

Artikel 7.01 onderdeel (3): De ontvangende inrichting dient dit naar onze mening te melden via een digitale databank, die voor alle betrokken partijen toegankelijk is. Zodat de exploitant van de ontgasinrichting weet welk schip met welke lading onderweg is en een volgende verlader van te voren kan controleren of het schip dampvrij is. Ook toezichthouders kunnen

via deze databank eenvoudig controleren of een schip dampvrij gemaakt is en desgewenst een inspectie inplannen.

Artikel 7.04 3 A t/m C

De schipper dient dit naar onze mening te melden in een digitale databank, die voor alle betrokken partijen toegankelijk is. Zodat voor alle betrokken ketenpartners inzichtelijk is wat de voorgaande lading was en de verlader en de ontvanger van de verenigbare lading beide kunnen aangeven in te stemmen met het niet ontgassen van het schip. Ook toezichthouders kunnen via deze database controleren of er sprake is van verenigbare lading en desgewenst op basis hiervan een inspectie bij verlader of schipper uitvoeren.

Aanhangsel IV (behorende bij de Uitvoeringsregeling)

Dit onderdeel dient naar onze mening wettelijk verplicht te worden in alle verdragstaten en zo snel mogelijk gedigitaliseerd te worden.

Tot slot, maar zeker niet onbelangrijk, is het ook van belang dat de verdragstaten werk maken van monitoring en handhaving van het verbod op ventileren. Dit dient zoveel mogelijk uniform te gebeuren in de verschillende verdragstaten, zodat het niet mogelijk is om uit te wijken naar een andere verdragstaat om het verbod te omzeilen.

Wij vragen u onze opmerkingen mee te nemen bij de verdere uitwerking van het Besluit CDNI 2016-I-6.

Hoogachtend,

A.P. Ouwehand
Directeur
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland

Mede namens
Gelderse Natuur en Milieufederatie
Natuur en Milieufederatie Noord-Holland