# ‘De oliewereld wil niet investeren in het milieu’

West-Brabant, Zeeland en Zuid-Holland zijn afvoerputje van het land. Tankschepen ontgassen hier massaal. Schipper Ton Quist uit Scherpenisse doet het ook regelmatig, met grote tegenzin.

**Fee Buurmans**
Scherpenisse/West-Brabant



„Zelf ruiken we het al niet meer”, verzucht Quist. Hij vervoert al 25 jaar met dezelfde bemanning uitsluitend kankerverwekkende stoffen. Dat doet hij 17 jaar met hetzelfde schip. Met zijn 135 meter lange en 17 meter brede binnenvaarttanker vaart Quist vooral op de drukbevaarde route Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen.

Schepen die gevaarlijke vloeibare stoffen vervoeren blijven na het lossen met restdampen achter. Omdat de ladingtank soms schoon moet zijn voor een volgende lading, bijvoorbeeld omdat er een andere vloeistof in komt, moeten ze de tank ontgassen. Met een ventilator blaast de bemanning lucht door de tank om hem schoon te maken. De dampen vliegen de open lucht in.

Dit konden binnenvaartschepen voorheen in heel Nederland doen. Maar na klachten over stank en overlast kwam minister Cora van Nieuwenhuizen in 2019 met een kaart met aangewezen plekken waar het wel en niet mag. In grote lijnen: in dunbevolkte gebieden mag het nog wel. „Maar wat is dunbevolkt? Er is een ambtenaar geweest die heeft bepaald dat dat is als er op 500 meter van de kant minder dan 200 mensen per hectare wonen.”

En dus mogen tankers ontgassen op onder meer het Krammer-Volkerak, het Hollands Diep en in de Biesbosch. „Bijna allemaal Natura2000-gebieden, nota bene.”

Quist kan er met zijn hoofd niet bij. „Dit is pure waanzin. Waarom wordt een inwoner van Tholen wel beschermd tegen de uitstoot van zeer schadelijke stoffen van tankers en iemand in De Heen niet? Dat is rechtsongelijkheid.”

## Ventilator

Ook noemt hij de kaart ‘papieren onwerkelijkheid’. „Op het Schelde-Rijnkanaal mag het niet. Kun je op dat stuk je ventilator wel uitzetten, maar de stank trek je met je mee.”

Niet alleen Nederlandse schepen ontgassen juist in Zuidwest-Nederland, de Duitsers en Belgen doen er ook nog een schepje bovenop. „Want daar is het al verboden. En de nieuwe terminals in Antwerpen zijn niet allemaal ingericht met een dampretourinstallatie om onze dampen te ontvangen. Dus moet je daar gasvrij laden, dan moet je eerst naar De Heen om daar urenlang heen- en weervarend te ontgassen.”

Hij vindt het te gek voor woorden. Schepen hebben namelijk al 50 jaar leidingen aan dek die dampen naar de wal kunnen afvoeren. Maar de walinstallaties zijn nog steeds niet overal klaar om die dampen te ontvangen.



▲ **Een bemanningslid bevestigt de slang waarmee lucht het ruim ingaat, aan een ventilator. De dampen worden er dan uitgeblazen.**

Maar kunnen schepen niet bij een ontgassingsinstallatie hun tank schoonmaken, waar de dampen verwerkt worden en het milieu niet zo belast wordt? „Zeker. Maar er zijn in Nederlands slechts twee installaties. ATM in Moerdijk en in Rotterdam is er sinds kort ook eentje. Maar bij ATM bijvoorbeeld zijn slechts twee aanlegsteigers. Er is veel wachttijd en het kost bovendien een slordige 5000 euro per keer. Wie moet dat bedrag betalen?”

Het totaalverbod op varend ontgassen moet er in 2024 zijn. „Dat wordt chaos in de tankvaart”, voorspelt Quist. Het CDNI-verdrag, het scheepsafvalstoffenverdrag dat het ontgassen in fases verbiedt, gaat ervan uit dat de vervuiler gaat betalen voor schoon ontgassen, zegt Quist. „Maar daar zit het probleem: die internationale oliehandelaar wil die kosten natuurlijk niet. Als hij een schip met kankerverwekkend product van A naar B wil laten vervoeren, zal hij de markt afstruinen tot hij een schip vindt waar hij die kosten niet hoeft te betalen.”

Het maakt de schipper boos. „Ik vind dat we allemaal de taak hebben om te zorgen dat we een wereld achterlaten waarin een volgende generatie normaal kan leven. De techniek hiervoor is er, maar wordt tegengehouden uit financiële en economische motieven. Wij moeten ontgassen in de open lucht omdat ergens iemand in de oliewereld niet wil investeren in gezondheid, milieu en veiligheid.”

Quist zegt te spreken voor een grote groep die zwijgt. „Scheepseigenaren en bemanningsleden weten dat het slecht is wat ze doen. Maar ga dat maar eens zeggen. Uit angst voor verlies van werk zwijgen ze.”

▲ **Binnenvaartschipper Ton Quist staat bij het ventiel waar de dampen uit komen nadat een ventilatiesysteem is aangezet.**
FOTO'S DINGENA MOL

> **Waarom wordt een inwoner van Tholen wel beschermd en iemand in De Heen niet?**
> – Ton Quist

Drie weken geleden uitte hij zorgen in een open brief naar onder meer de Tweede Kamer Commissie.

De oplossing? Aan de lopende band ontgassingsinstallaties bouwen en vergunningen voor deze inrichtingen afgeven. Want er zijn bij lange na niet genoeg ontgassingsinrichtingen om al de restdampen te verwerken. Wel moet dan ook meteen een totaalverbod gelden. „Want zolang het nog mag op sommige plekken, zullen tankschippers de opdracht krijgen het gratis de vrije atmosfeer in te sturen.”

## In de waagschaal

Maar ook dat ziet de schipper nog niet snel gebeuren. Volgens hem wordt de ontwikkeling daarvan tegengehouden door stroperige ambtenarij, iets wat onderzoekers van de Erasmusuniversiteit in 2018 al concludeerden. „En de oliesector wordt blijkbaar uit de wind gehouden. Van veel ondernemingen heeft de burger nog nooit gehoord, maar zij zijn degenen voor wie wij onze gezondheid in de waagschaal stellen en ons milieu verzieken.”