

Foto Olivier Middendorp

N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.

Luister naar
20:32

Binnenvaartschippers laten dagelijks giftige dampen ontsnappen. ‘Als je weigert, verscheuren opdrachtgevers het contract’

Uitstoot gevaarlijke stoffen In de binnenvaart is het de normaalste zaak van de wereld: giftige dampen met duizenden kubieke meters tegelijk te laten ontsnappen. Een verbod blijkt moeilijk. „Ik heb er een pesthekel aan, maar iedereen doet het.”

Karlijn Kuijpers 22 januari 2023 om 22:34
Leestijd 10 minuten

Wat is het nieuws?

- **Opeenvolgende ministers van Infrastructuur en Waterstaat hebben een verbod op het uitstoten van giftige dampen door de binnenvaart ten onrechte tegengehouden.** Dit blijkt uit een analyse van hoogleraar internationaal economisch recht Alessandra Arcuri van de Rotterdamse Erasmus Universiteit.
- **Dagelijks laten ongeveer vijftien binnenvaartschippers ieder duizenden kubieke meters giftige en kankerverwekkende dampen uit hun tanks ontsnappen.** Dat gebeurt om de tanks schoon te maken voor een nieuwe lading.
- **Scheepspersoneel krijgt bij dit ‘ontgassen’ last van hoofdpijn, koorts en rode ogen.** Schippers maken zich zorgen over de effecten van de giftige dampen op langere termijn, voor zichzelf en voor mensen aan wal.

- **Minister Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat, VVD) wil de uitstoot stoppen**, maar zegt geen landelijk verbod te kunnen invoeren wegens internationale handelsverdragen. Zijn voorgangers hebben de Tweede Kamer de afgelopen vijf jaar eveneens meermaals laten weten dat een landelijk verbod onmogelijk is.

Kapitein Marc Wink heeft al uren een zeurende hoofdpijn, en nu voelt hij koorts opkomen. De matrozen aan boord hebben ook pijn in hun lijf: ze zijn duizelig, hebben hoofdpijn en tranende ogen. Een dag eerder heeft Wink zesduizend ton olieproducten afgeleverd in de haven van Antwerpen. Daarna koerste hij zijn binnenvaartschip naar Nederland, naar de Biesbosch.

Zijn zesduizendtonner vaart nu met loeiende ventilatoren door het natuurgebied. Eerder vandaag heeft Wink de leidingen van zijn tankschip opengezet. Nu blaast hij er met grote ventilatoren lucht doorheen. Duizenden kubieke meters giftige en kankerverwekkende dampen vliegen vanuit de ladingtanks de lucht in. Wink blijft rondjes varen, urenlang, totdat alle dampen het schip hebben verlaten.

De gassen zijn kankerverwekkend en schadelijk voor het beenmerg en de bloedcellen, blijkt uit onderzoek van de Gezondheidsraad. De stoffen zijn zo gevaarlijk dat bedrijven verplicht zijn de uitstoot tot een minimum te beperken.

Maar in de binnenvaart is het de normaalste zaak van de wereld giftige dampen te laten ontsnappen. „Ik heb er een pesthekel aan, maar iedereen doet het", zegt Wink. In België is het verboden, dus komen schippers naar Nederland om hun giftige dampen kwijt te raken. Schippers varen van Antwerpen naar de Kreekraksluizen in Zeeland. Of ze gaan vanuit België naar het Hollands Diep, varen daar acht uur lang rondjes, en koersen dan weer terug.

> *Als je weigert, verscheuren ze het contract*
>
> **Marc Wink** – kapitein

Dagelijks zetten in Nederland ongeveer vijftien binnenvaartschippers hun leidingen open om giftige gassen te laten ontsnappen, blijkt uit schattingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zo'n 5.500 keer per jaar komen zo giftige dampen in de lucht, waarbij miljoenen kubieke meters benzeen en andere schadelijke stoffen vrijkomen. Benzeen tast de witte en rode bloedcellen aan en kan leiden tot aantasting van

het beenmerg en acute leukemie. Tolueen kan het geheugen aantasten en is schadelijk voor de voortplanting. Xyleen kan de organen beschadigen.

„Ik word er altijd heel verdrietig van", zegt Wink. Hij wil niet 'ontgassen', maar durft geen nee te zeggen tegen zijn opdrachtgevers. Als tankschippers hun lading diesel, nafta, tolueen of andere olieproducten hebben afgeleverd, moeten de achtergebleven dampen uit de ladingtanks worden geblazen, zodat de nieuwe lading in een schoon schip komt. „Als je weigert, verscheuren ze het contract."

Onnodig

Ontgassen is onnodig. Er zijn technieken waarmee de dampen gecontroleerd afgevangen kunnen worden. Maar Nederland beschikt over slechts één werkende installatie die daartoe in staat is, in Moerdijk. Gecontroleerd ontgassen is duur: zeker 10.000 euro per schip, en soms wel 40.000 euro als een schip lang moet wachten of omvaren. „De oliebedrijven willen niet betalen", zegt Wink. „Het is puur winstbejag."

Al tien jaar wordt er in de Tweede Kamer gesproken over een landelijk verbod, maar dat is er nog altijd niet. Nergens in Europa wordt zoveel ontgast als in Nederland. Net als in België is ook in Duitsland het ontgassen van enkele van de meest gevaarlijke stoffen verboden. In Nederland is alleen het ontgassen van benzine landelijk verboden. Voor andere stoffen zijn er alleen regionale en lokale verboden. Die gelden voor bepaalde stoffen, op bepaalde plekken of onder bepaalde voorwaarden. Schippers navigeren behendig tussen de verboden door. En als ze toch een overtreding begaan, hebben ze van de overheid weinig te vrezen. De Inspectie Leefomgeving en Transport schreef de afgelopen drie jaar meer dan honderd waarschuwingsbrieven, maar legde geen enkele boete op, blijkt uit cijfers die *NRC* opvroeg. De ILT maakte ruim zestig processen-verbaal op, maar het Openbaar Ministerie kan niet achterhalen of daar straffen op zijn gevolgd.

Het ontgassingsdossier sleept al jaren, omdat telkens nieuwe bezwaren en moeilijkheden op tafel komen. Schippers ademen de giftige dampen in, maar weten zich moeilijk te organiseren, het zijn *einzelgängers* zonder actieve vakbond. Het dekpersoneel komt voornamelijk uit Oost-Europa of de Filippijnen en is zich nauwelijks bewust van zijn rechten. Ook omwonenden weten ontgassen niet te stoppen.



Ton Quist is binnenvaartschipper op de Primera, een zesduizendtonner van 135 meter lang. Hij vervoert olieproducten zoals nafta en MTBE. Quist verzet zich sinds zo'n vijf jaar tegen ontgassen. Hij dwong bij zijn baas af dat hij steeds dezelfde soort producten mag vervoeren, zodat hij tussendoor niet hoeft te ontgassen. Andere schippers lukt dat niet. Ton Quist komt verder niet in dit verhaal voor.

Giftige-dampen-spotters

„Kijk, dat is een veelpleger!" „Die heeft een blauwe kegel, die heeft nog lading aan boord." „Die vaart langzaam, die zal wel aan het ontgassen zijn." Als twee vogelspotters turen juriste Liesbeth Klip en staalhandelaar Peter Breedveld naar buiten, naar de Lek. Daar varen tankschepen af en aan met olieproducten voor de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Klip en Breedveld zijn buren en wonen beiden in een dijkhuis aan de Zuid-Hollandse rivier. Dagelijks zien ze tientallen schepen voorbij trekken.

Gisteren stond Breedveld met zijn kleinzoon van negen in de tuin. Ineens rook hij een enorme olielucht. Het sloeg op zijn longen, hij voelde druk op zijn borst, zijn tong voelde geïrriteerd. Breedveld belde naar de omgevingsdienst. „De handhaver zei dat het bijna vijf uur was en dat zijn dienst erop zat. Daar sta je dan."

De Lek is de belangrijkste verbindingsroute tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam. De Nederlandse waterwegen zijn snelwegen voor olie- en chemietransport, ook wel 'varende pijplijnen' genoemd. Schepen met namen als My Way, Oranje Nassau II

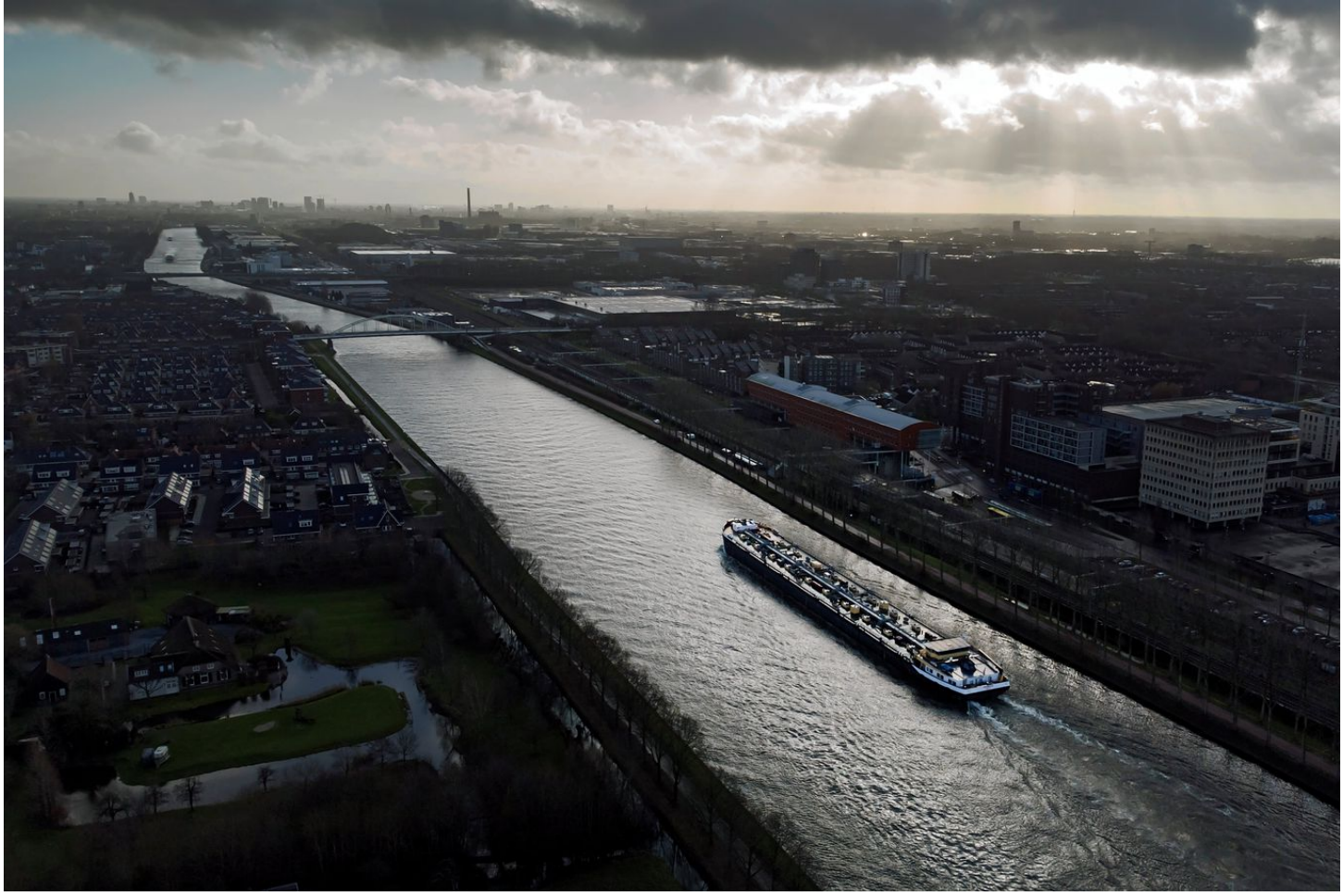
of Infinity varen met zo'n elf knopen (ruim twintig kilometer per uur) over de grote rivieren en kanalen. Achter die traag varende tankers gaat een miljardenindustrie schuil.

Ruwe olie

In de haven van Rotterdam loopt door een netwerk van honderden kilometers buisleidingen een constante stroom ruwe olie. De olie blijft stromen, 24 uur per dag, elk uur, iedere minuut. Olietankers van over de hele wereld meren dagelijks in Rotterdam aan om de pijpleidingen te vullen met nieuwe olie. In de raffinaderijen van bedrijven zoals Shell Pernis, Esso Botlek of BP, aan het andere eind van de pijpleidingen, gaat de olie een grote oven in. De ruwe olie komt er als halffabricaat weer uit. Binnenvaartschepen brengen die producten vervolgens via de Lek naar Amsterdam, de grootste benzinehaven ter wereld. Daar worden de stoffen gemengd en verder verscheept naar klanten over de hele wereld. De grondstoffen voor de chemische industrie, zoals nafta en basisoliën, gaan vanuit Rotterdam naar Terneuzen en Antwerpen, of via de Rijn naar chemiebedrijven in Duitsland.

Jaar op jaar nemen de hoeveelheden toe. In 2021 werd in Nederland ruim 124 miljoen ton vloeibare goederen vervoerd, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De omzet van de binnenvaartsector brak in dat jaar alle records. 2022 lijkt een nieuw recordjaar te worden vanwege de hoge energieprijzen. De grotere volumes zorgen ervoor dat de overlast voor omwonenden langs de Lek toeneemt. In 2018 besluiten Liesbeth Klip en Peter Breedveld samen met hun buren een actiegroep op te richten: 'Stop Ontgassen'. Hun eis is simpel: handhaaf de wet. In de provincie Zuid-Holland geldt sinds 2015 een verbod op ontgassen van producten met grote hoeveelheden kankerverwekkend benzeen.

Tussen juni en oktober 2018 doen de bewoners negentien meldingen bij de omgevingsdienst. Maar die zegt niets te kunnen doen. De omgevingsdienst heeft geen bootjes en personeel om schepen te controleren. De 'snuffelpalen' langs de vaarroute detecteren weliswaar een verhoogde uitstoot benzeen, en enkele schippers bekennen tegenover de milieudienst dat ze hebben ontgast. Maar boetes opleggen kan volgens de omgevingsdienst niet. Daarvoor moeten Rijkswaterstaat of de Inspectie Leefomgeving en Transport helpen. Zij kunnen aan dek om een proces-verbaal op te maken. Maar de landelijke toezichthouders weigeren hulp omdat de provinciale verboden volgens toenmalig minister Cora van Nieuwenhuizen (VVD) onwettig zijn. Het provinciale verbod is in feite een dode letter.



Rechter

Klip en Breedveld besluiten naar de rechter te stappen. Het kan toch niet zo zijn dat een verbod niet gehandhaafd wordt, denken zij. Tweemaal op rij krijgen ze gelijk. De rechtbank in Den Haag oordeelt dat sprake is van „inadequaat toezicht” en draagt de omgevingsdienst op om het verbod te gaan handhaven. De provincie Zuid-Holland bekijkt op dit moment hoe toezicht en handhaving van het ontgassingsverbod verbeterd kunnen worden, schrijft de provincie in een reactie.

Maar dat, zegt jurist Arie den Breejen, is behoorlijk lastig. Den Breejen werkte bij de provincie Zuid-Holland en schreef het oorspronkelijke ontgassingsverbod. „Ik wist ook wel dat het verbod moeilijk te handhaven is”, zegt hij. „Ik heb het voornamelijk geschreven om het kabinet onder druk te zetten”, zegt hij. „Het was bedoeld om de bestuurlijke discussie op gang te brengen. Zo’n verbod moet je internationaal of landelijk regelen.” Dat zou de handhaving makkelijker kunnen maken.

”

Ik heb nooit de indruk gehad dat het probleem van het ontgassen door het departement erg serieus is genomen

Arie den Breejen – oud-beleidsjurist op het ministerie

Provincies proberen al decennialang een landelijk verbod ingevoerd te krijgen. Maar in Den Haag was er lange tijd geen aandacht voor: veertig jaar lang, tussen 1973 en 2013, werd er in de Tweede Kamer niet over gesproken. Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat sinds 2010 Infrastructuur en Waterstaat heet, is er ook nauwelijks belangstelling voor, vertelt Arie den Breejen. Voordat hij bij de provincie Zuid-Holland het ontgassingsverbod schreef, werkte hij als beleidsjurist op het ministerie. „Ik heb nooit de indruk gehad dat het probleem van het ontgassen door het departement erg serieus is genomen", zegt hij. „Ambtenaren zagen zichzelf vooral als belangenbehartigers van de vervoersector en hadden geen kaas gegeten van milieubescherming."

In 2014, toen provincies al twintig jaar met het dossier leurden, besloot Zuid-Holland dan maar zelf een verbod in te voeren. Andere provincies met grote vaarwegen volgden in de jaren daarna.

Schippers houden zich niet aan die verboden, vertellen zij. „Geen enkele schipper wil ontgassen, maar iedereen doet het", zegt Hens van Buren. Hij werkte 43 jaar in de binnentankvaart. Twee jaar geleden verkocht hij zijn tankschip De Hanna, maar zijn schipperspet draagt hij nog. Hij woont samen met zijn vrouw Margreet op een schip in een plezierhaven aan de Lek en vaart nog regelmatig mee op het tankschip van zijn zoon. „Ik heb alles ontgast wat te ontgassen is, soms wel elke twee, drie dagen. Als je 'nee' zegt, krijg je de opdracht gewoon niet, dan heb je geen werk. Klaar." Schippers zitten klem in een markt waar de laagste prijs telt.

Lachertje

Of er schippers ziek zijn geworden van het ontgassen, is niet bekend. In Nederland wordt slechts een klein deel van de beroepsziekten geregistreerd, zegt Tom Mutsaerts, een gepensioneerde bedrijfsarts die tot twee jaar geleden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkte als medisch adviseur scheepvaart. „Het aantal registraties in Nederland is een lachertje vergeleken met de ons omringende landen." In de binnenvaart is het extra ingewikkeld: schippers werken vaak als zelfstandig ondernemer of voor kleine reders, dekpersoneel werkt op tijdelijke contracten.

Bovendien, zegt Mutsaerts, is het toezicht op de arbo-wetgeving summier. In de scheepvaart is het niet de Arbeidsinspectie, maar de ILT die daarvoor verantwoordelijk is. Maar toezicht op arbeidsomstandigheden staat helemaal onderaan de prioriteitenlijst, blijkt uit het meerjarenplan van de ILT. „Het zit niet in het dna van de organisatie", zegt Mutsaerts.

ILT-inspecteur Kees Kievit bevestigt dat de inspectie praktisch geen toezicht houdt op arbeidsomstandigheden tijdens het ontgassen. „Dat is niet ons ding", zegt Kievit. De ILT heeft weliswaar de wettelijke taak om toezicht te houden, maar inspecteurs gaan niet aan boord tijdens het ontgassen. Kievit: „Daarom kunnen we eventuele overtredingen van de arbeidswetgeving niet constateren."

Het wrange is: vaak is ontgassen helemaal niet nodig. Als een schipper tweemaal dezelfde lading vervoert, hoeft hij tussendoor niet te ontgassen. Dat is alleen vereist als er een lading in het schip komt die niet gemengd mag worden met de oude lading. Meerdere kapiteins vertellen dat bedrijven als Shell, BP en Esso daar sinds een jaar of twee rekening mee houden. Zij plannen hun transporten zo in dat schepen zoveel mogelijk dezelfde lading vervoeren en niet meer hoeven te ontgassen. „Maar als er haast is, hebben ze er maling aan", zegt kapitein Wink. „Als er tijd is, kan alles. Als er geen tijd is, móet alles."

Grote grondstofhandelaren als Glencore, Vitol en Gunvor, goed voor meer dan de helft van de markt, houden er geen rekening mee, vertellen de schippers. „Die eisen gewoon een gasvrij schip", zegt oud-binnenvaartschipper Hens van Buren. „Zelfs als het onnodig is. Het kan hen niks schelen."





De Rijnvaartakte

Een landelijk verbod is volgens opeenvolgende ministers niet mogelijk. Die dragen daar steeds andere redenen voor aan. De Rijnvaartakte, het oudste internationale verdrag van Europa, dat bijna twee eeuwen geleden werd getekend door Koning Willem I, de Groothertog van Baden, de Koning van Beieren en de Koning van Pruisen, zou een nationaal verbod in de weg staan. In het verdrag spraken de staten af dat zij de vrije doorvaart op de Rijn niet belemmeren. Maar maatregelen om de gezondheid te beschermen zijn daarvan uitgezonderd.

Oud-staatssecretaris Wilma Mansveld (PvdA) schreef in 2014 aan de Tweede Kamer dat zij vreesde dat reders failliet zouden gaan als een verbod zou worden ingevoerd. Volgens oud-minister Melanie Schultz van Haegen (VVD) liep Nederland al voorop, schreef zij in 2016 aan de Tweede Kamer. Oud-minister Van Nieuwenhuizen noemde een verbod in een Kamerstuk in 2020 „technisch onmogelijk", en minister Harbers vond een verbod „niet netjes naar buurlanden", zei hij vorig jaar.

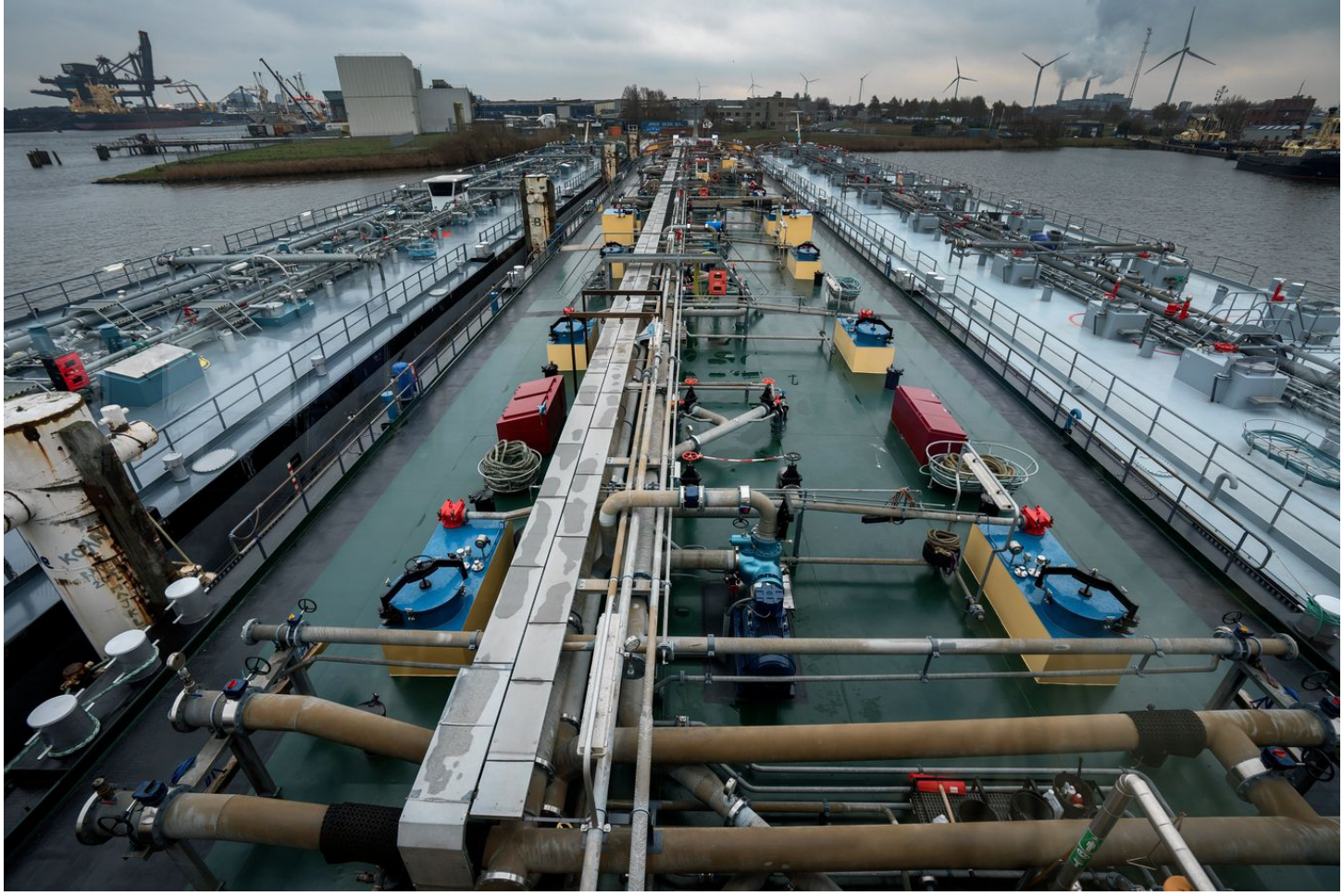
Opeenvolgende ministers zeggen bovendien - een telkens terugkerend argument - dat een verbod onmogelijk is, omdat dit in strijd zou zijn met internationale handelsverdragen.

Uit onderzoek van hoogleraar internationaal recht Alessandra Arcuri van de Rotterdamse Erasmus Universiteit blijkt dat de bezwaren ongegrond zijn. Arcuri en promovendus Abdurrahman Erol analyseerden op verzoek van Omroep Flevoland de internationale scheepvaartverdragen en concluderen dat geen enkel verdrag een verbod in de weg staat. Sterker nog: de Nederlandse regering heeft op grond van mensenrechtenverdragen mogelijk zelfs de plicht om een verbod in te voeren. Het ministerie gaat niet in op vragen hierover.

Volgens minister Harbers is er nog een tweede probleem dat een verbod in de weg staat. Op dit moment is er in Nederland slechts één plek waar schepen gecontroleerd hun giftige gassen kwijt kunnen. Pas als er genoeg 'ontgassingsinstallaties' zijn, kan een verbod ingevoerd worden, zei de minister herhaaldelijk in de Kamer.

In 2018 richtte minister Van Nieuwenhuizen een *taskforce* op die ervoor moet zorgen dat er genoeg ontgassingsinstallaties komen. De hele sector zit aan tafel, iedereen praat mee. Maar de taskforce krijgt niets voor elkaar. „Het werd een soort Poolse landdag", herinnert Hans van der Kooij, als adviseur bij de taskforce betrokken, zich. „Erg gezellig, veel mensen aan tafel, erg weinig daadkracht."

René Overveld, vertegenwoordiger van de brancheorganisatie Koninklijke Binnenvaart Nederland, bevestigt dat. „Na elke vergadering dacht ik dat we heel wat hadden bereikt. Maar als ik verslag moest uitbrengen aan onze leden had ik eigenlijk niks te melden. Het werd steeds groter, logger, minder slagvaardig. Uiteindelijk is de taskforce opgedoekt. Of nee, dat mag ik niet zeggen, we zijn een klankbordgroep geworden."



Struikelen over vergunningen

De taskforce struikelde over de vergunningen voor ontgassingsinstallaties. Die zijn ingewikkeld: omdat de dampen juridisch worden gezien als ‘afval’ zijn de milieuvoorschriften streng en de eisen aan ondernemers hoog. Oliebedrijven pleiten voor een versoepeling van de milieuregels.

Provincies nemen dat geluid over. Zij stellen dat ze geen vergunningen kunnen verlenen zolang de dampen tellen als afval. En ze willen dat de milieuregels versoepeld worden, zodat ontgassingsinstallaties die niet aan de milieunormen voldoen tóch een vergunning kunnen krijgen.

Volgens vergunningverlener Dick Jansen van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is dat een heilloze weg. „Er is één ding wat je níet moet doen, en dat is het telkens oprakelen van de discussie over de vraag of de dampen tellen als afval”, zegt hij. Jansen zag die discussie de afgelopen tien jaar herhaaldelijk terugkomen. „Het is puur lobby”, zegt hij. „De minister kán de milieuregels niet zomaar versoepelen, het zijn Europese wetten. Je kunt het wel steeds op de agenda zetten, maar de kans dat het tot iets komt is gering. Het vertraagt alleen maar.”

Bovendien klopt het niet dat ontgassingsinstallaties zonder verruiming van de milieuregels niet van start kunnen. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft afgelopen november de eerste ontheffing verleend voor een ontgassingsinstallatie in het Amsterdamse havengebied. „Het is complex, maar het kán gewoon als je de bestaande regels op een goede manier gebruikt”, zegt Jansen.

Het echte probleem is dat bedrijven vooralsnog niet willen. Een investering loont pas als er een verbod komt. En de minister wil geen verbod zolang er geen ontgassingsinstallaties zijn. Afgezien van het ene bedrijf in Amsterdam, is er geen enkele ondernemer die een vergunningaanvraag heeft ingediend.

Reageren? onderzoek@nrc.nl

Foto's **Olivier Middendorp**

Een versie van dit artikel verscheen ook in de krant van 23 januari 2023