Van:
Verzonden: dinsdag 24 mei 2022

Onderwerp: Presentatie ontgassen d.d. 11 mei 2022 te Lelystad

Beste geïnteresseerde !

Als bijlage mijn reactie n.a.v. de door de provincie Flevoland georganiseerde dag in het kader van de problemen met het ontgassen. In de morgen werd uitgelegd, hoe een ontgassingsinstallatie werkt en in de middag werden de leden van de Provinciale Staten bijgepraat. Ik was de gehele dag aanwezig.

Het is zonder meer zeer bewonderenswaardig dat een provincie als Flevoland de loodzware kar van het ontgassen trekt. Deze enorme inspanning had ik eerder van een provincie als Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland verwacht, daar deze provincies nog veel meer met het ontgassen en de impact ervan hebben te maken. Respect voor Flevoland !

Daar ik van mening ben dat goed beleid alleen kan worden gerealiseerd, wanneer de beleidsmakers de gehele waarheid kennen, voortdurend van de juiste informatie worden voorzien en dat er vervolgens in het maatschappelijk belang op dit beleid wordt gehandhaafd, doe ik U als bijlage mijn open brief toekomen.

Ik verzoek U de brief aan een ieder te versturen, waarvan U denkt dat hij of zij in het kader van 'waarheidsvinding' ten aanzien van de ontgassingsproblematiek van de inhoud kennis zou moeten nemen, of de inhoud van de brief in enige besluitvorming zou kunnen meenemen.

Het gaat U goed!

Met vriendelijke groet,

Open brief

Gericht aan : mevrouw Smelik, gedeputeerde van Flevoland
Alle leden van Provinciale Staten van Flevoland
Alle overige provincies vertegenwoordigd in het IPO
Ministerie van I&W
Omgevingsdienst Flevoland

Betreft : presentatie en briefing ontgassen in Lelystad d.d. 11 mei

Geachte lezer !

11 mei jl. was een gedenkwaardige datum. Op deze dag bood mevrouw Smelik namens alle provincies minister Harbers in Lelystad een convenant aan met daarin de oproep ***'zo snel als mogelijk te stoppen met ontgassen in Nederland'***. Een unicum in de vaderlandse geschiedenis. Niet een brandbrief van een enkele bedrijfstak, een beroepsgroep, de 4 grote steden, of van een groep vooraanstaande personen, maar van alle provincies. Omdat de 12 provincies alle burgers van Nederland vertegenwoordigen, verzoeken in feite circa 17.597.607 burgers de overheid dringend per omgaande maatregelen te nemen. Het is de wil van de gehele natie. Een oproep als deze kan en mag niet worden genegeerd. Hierop **moet** een serieuze, daadkrachtige reactie van het Rijk komen!

Minister Harbers is hier geheel van doordrongen. In verscheidene interviews beaamt hij dat de wens en de noodzaak het uitstoten van gevaarlijke en schadelijke stoffen een halt toe te roepen van links tot rechts breed wordt gedragen. Hij noemde de naar de vrije atmosfeer uitgestoten schadelijke stoffen '*troep*'. Een conclusie, waarop niets is af te dingen.

De minister voegde hier direct aan toe dat hij niet eenzijdig een verbod kan invoeren, omdat *'je anders gaat zien dat schepen net voor de grens* (buiten ons land) *gaan ontgassen. Afvaltoerisme moet worden voorkomen'*. Op dat moment rezen bij mij de vragen, wie voorziet Onze minister van informatie? Wordt hij wel juist geïnformeerd? Weet hij wel alles?

De waarheid is namelijk tegenovergesteld aan wat de minister vertelt! Ontgassingstoerisme bestaat al lang en dit is in en rond de tankvaart algemeen bekend (bemanningen van tankers, overige scheepvaart, sluismeesters, verkeersleiders, bevrachters, Koninklijke Binnenvaart Nederland afdeling Tankvaart, bakenmeesters van RWS, IL&T en KLPD). Hier kent een ieder de tussen de Noordlandbruggen (grens in België bij Antwerpen) en de Kreekraksluizen heen en weer kruipende, ontgassende tankers, die vanuit België in ons land massaal hun *'troep'* komen dumpen, omdat het in Antwerpen niet mag. Na deze dumping keren de tankschepen terug naar België. Een alternatieve route voor deze tankers uit België vormt de Westerschelde tussen de Hedwigepolder en Hansweert. Eveneens Nederlands grondgebied! Geen afvaltoerisme?

Aan de andere kant van ons land varen tankers helemaal vanuit het Ruhrgebied naar Lobith, om vervolgens tussen Lobith en Nijmegen hun *troep* te lozen en aansluitend gasvrij terug te keren. Dit gebeurt, omdat het in heel Duitsland verboden is de dampen van één van de grootste groepen CMR-stoffen qua vervoerd volume, UN 1268, naar de vrije atmosfeer uit te stoten (§ 20 des Bundesimmissionsschutzgesetzes) , terwijl dat hier gewoon mag. Ook geen afvaltoerisme? Is al die informatie niet bekend bij de adviseurs van de minister, of worden deze feiten hem bewust niet medegedeeld, waardoor hij nu, hopelijk ongewild, de waarheid onjuist weergeeft ?

Het is evenzo mogelijk dat de minister verkeerd wordt voorgelicht, zoals de leden van de Provinciale Staten van Flevoland tijdens een technische briefing door RWS aangaande het ontgassen. In de namiddag van 11 mei had ik het voorrecht om al tenenkrommend op de publieke tribune in het provinciehuis de toelichting te mogen aanhoren.

De uitleg van RWS was slechts gebaseerd op aannames en schattingen. Dit is logisch, daar er nog nooit enig serieus onderzoek naar een ontgassing in de praktijk en de gevolgen van een dergelijke ontgassing aan boord respectievelijk in de naaste omgeving van een ontgassende tanker heeft plaatsgevonden. Bovendien was de door RWS gebruikte informatie *'inmiddels mogelijk verouderd'.....*(pagina 2 Toelichting)!

Het is onder dergelijke omstandigheden desalniettemin wel een eerste vereiste dat de hypotheses op basis waarvan men rekent en aannames formuleert, juist zijn, anders klopt er van het gehele verhaal niets meer. En dit gebeurde bij de allereerste aannames door RWS: *'een ontgassende tanker heeft minimaal 3 uur nodig voor een ontgassing en heeft een gemiddelde snelheid van 15 km / uur'.* De praktijk : tankers hebben in nagenoeg alle gevallen minimaal 6 uur voor een ontgassing naar de vrije atmosfeer nodig (maximaal zelfs 24 uur) en de meeste ontgassende tankers varen **niet** met een snelheid van 15 km / uur, maar kruipen door het water. De aannames van RWS zijn aldus onjuist. Hierdoor rammelt de stelling dat een tanker 45 km aflegt en de theoretisch blootgestelde hoeveelheid water 22.500.000 m^3 bedraagt aan alle kanten, maar ook alle overige op basis van deze foutieve aannames geformuleerde conclusies raken kant noch wal.

Waarom vaart een ontgassende tanker met een slakkengang van circa 6 km/uur en niet met 15 km / uur? Allereerst zullen de schadelijke dampen dan eerder over de op het achterschip gelegen accommodatie en de stuurhut trekken i.p.v. er tegenaan 'botsen'; op deze manier wordt de bemanning niet letterlijk door de eigen dampen vergast (ondanks overdrukinstallaties en dichte deuren). Ten tweede bespaart men gasolie, vooral wanneer de tanker 'rondjes' vaart (bijvoorbeeld van de Oranjesluizen naar Lelystad en vice versa, of heen en weer tussen de Moerdijkbruggen en de Volkeraksluizen). Stilliggend ontgassen is buiten een inrichting verboden (behalve in de Geulhaven te Rotterdam.....!).

Is het niet mogelijk een zeer lage snelheid aan te houden, bijvoorbeeld omdat een tanker voor stroom vaart, dan hangt een bemanning vaak een slang overboord. Die hangt dan enkele decimeters boven het water. De zeer schadelijke dampen (zwaarder dan lucht) komen op deze wijze naast het schip terecht. Hiermee wordt enigszins voorkomen dat deze dampen de stuurhut en de accommodatie bereiken (de mensen, die nu zeggen "dat mag niet!", ontgassen zelf nooit en weten dus niet, waaraan tankerbemanningen worden blootgesteld).

De vertegenwoordigers van RWS gingen verder met het verstrekken van onjuiste informatie. Zij beweerden dat de hoeveelheid restlading aan boord van een tanker tussen de 10 en 1000 liter bedraagt. Deze laatste hoeveelheid bleef bij velen hangen. Hebben deze ambtenaren van RWS nog nooit van een AB-certificaat gehoord? Elke tanker beschikt over een dergelijk, officieel document, waarin exact wordt vermeld, hoeveel vloeistof er na het strippen in de well van de ladingtank achterblijft (diepste punt in een ladingtank, waar de zuigleiding uitmondt). Bij alle moderne tankers zal dit niet veel meer dan 2,5 liter per tank zijn. Bij een tanker met 12 ladingtanks dus circa 30 liter en absoluut geen 1000 liter. Restlading in leidingen en pompen wordt m.b.v. een strippomp na lossing aan de wal afgegeven dan wel in een slobtank opgeslagen. Leidingen en pompen bevatten helemaal geen restlading.

Het verschil in de toename van de hoeveelheid restlading tussen de rapporten van CE Delft uit 2013 en 2017 werd door de medewerkers van RWS verklaard met het feit dat de tankvaart van enkelwandige schepen naar dubbelwandige schepen was overgegaan. Deze innovatie in combinatie met andere technische verbeteringen heeft juist voor een afname van de hoeveelheid restlading gezorgd en niet voor een toename!

Restlading is in het geval van een tanker verpompbare (vloeibare) lading. In de haven van Lelystad visualiseerde Greenpoint aan de hand van een IBC slechts, hoeveel liter vloeistof men zou hebben, wanneer men 2500 m^3 dampen zou condenseren: circa 1200 liter. Stoot een tanker 2500 m^3 dampen uit, dan loost hij in feite circa 1200 liter vloeistof in de leefomgeving. Een tanker van 7500 m^3 bijna 4000 liter. Deze <u>dampen zijn wettelijk geen restlading</u>, zoals door sommige leden van de Staten werd verondersteld en zijn tijdens de presentatie in de haven door Greenpoint <u>alleen ter visualisatie</u> vloeibaar gemaakt, daar velen zich bij 2500 m^3 aan dampen niets kunnen voorstellen, maar wel iets bij het zien van een volle IBC.

Minister heeft de IBC ook gezien. Deze stond links in de rij, een klein Spa-flesje van een halve liter geheel rechts. Dit is het visuele verschil in uitstoot tussen een ontgassing naar de vrije atmosfeer (1200 liter) en een gesloten ontgassing (0,5 liter). Het moge voor iedereen duidelijk zijn dat het belasten van de leefomgeving met 0,5 liter boven een belasting met 1200 liter is te prefereren.

Desalniettemin zijn er overheidsdiensten, zoals een grote omgevingsdienst, die deze halve liter nog veel te veel vinden en daarom weigeren een vergunning voor een ontgassingsinstallatie te verlenen, waardoor er in het kader van dit voorbeeld alsnog 1200 liter zeer schadelijke stoffen (2500 m^3 schadelijke dampen) in het milieu terechtkomt i.p.v. een half litertje. Heeft iemand de minister van deze onnavolgbare gedachtenkronkel op de hoogte gebracht?

[naam], die ook de gehele dag in Lelystad aanwezig was, maakte in 2018 in een gedegen onderzoeksrapport reeds melding van *'wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant, waardoor ondernemers in hun streven het ontgassingprobleem op te lossen, ernstig worden belemmerd'.* Een jaar eerder constateerde hij *'dat er sprake van stagnatie rond het ontgassingsdossier is'.* Het is naar mijn mening ronduit beschamend dat er in 5 jaar aan de ambtelijke kant blijkbaar niets is veranderd en dat de door professor [naam] genoemde *'sense of urgency'* bij velen gezien hun handelswijze nog immer ontbreekt. Heeft iemand op het ministerie de heer Harbers erop gewezen dat er op deze manier in 2023 veel te weinig ontgassingscapaciteit zal zijn? Is er een dienst, welke de minister vanwege de onnodige belasting van de leefomgeving en de mogelijke risico's voor de volksgezondheid op de '*sense of urgency'* heeft geattendeerd, zo spoedig mogelijk gesloten ontgassingsinstallaties te realiseren? Iemand van RWS misschien?

Ik vrees van niet getuige de technische briefing. Tijdens de presentatie wekte de vertegenwoordigster van RWS namelijk de indruk dat het met de risico's van de uitgestoten zeer schadelijke stoffen wel meeviel, daar geen enkele grenswaarde werd overschreden..... Gezien de ligging van de meetpunten en de enorme oppervlakte van het betreffende water is het naar mijn mening al te laat, wanneer een grenswaarde bij een van deze meetpunten wordt overschreden (Markermeer en IJsselmeer). Van de door RWS genoemde stoffen was er volgens de medewerkster slechts één een Zeer Zorgwekkende Stof. Niets aan de hand?

Conform het ADN zijn alle stoffen uit Tabel C, stoffen die tankers vervoeren, minimaal '*milieugevaarlijk'.* Bovendien heeft 90% van alle stoffen uit de twee grote groepen UN 1268 en UN 3295, die samen in het door RWS gebruikte grafiekje (figuur 2 : VOS-emissies) meer dan 50% van alle ontgaste stoffen vormen, in hun gevarenklasse de letters CMR staan(carcinogeen, mutageen en reprotoxisch), wat al deze stoffen tot Zeer Zorgwekkende Stoffen maakt (artikel 57 REACH-verordening). Ook UN 3475 in de grafiek op pagina 17 van de RWS-presentatie heeft in Tabel C van het ADN bij de gevaren CMR staan. Werden de toehoorders in het provinciehuis hier niet enigszins misleid?

Hoe kunnen deze twee afgevaardigden van RWS ten overstaan van de Provinciale Staten, bewust of niet, de indruk wekken dat het ontgassen van zeer schadelijke en milieugevaarlijke stoffen geen noemenswaardige effecten op de leefomgeving heeft, terwijl tegelijkertijd de adviezen van de United Nations op basis van wereldwijd onderzoek hier haaks op staan? Of trekt RWS de deskundigheid van de Verenigde Naties in twijfel? In de door deze internationale organisatie voor alle CMR-stoffen opgestelde Material Safety Data Sheets staat namelijk de code P 273 : '*avoid release to the environment'.* Eveneens vermelden alle sheets de code H411: '*toxic to aquatic life with long lasting effects'* ! Ook de code P 260 komt niet zelden voor: *'do not breathe mist, spray, vapours, gas'.*

De RWS-medewerkster verkondigde zelfs dat veel schadelijke stoffen sowieso verdampen...! Niets meer van terug te vinden in het water. Met andere woorden, het valt allemaal best mee. Op de vraag van een statenlid, waar deze verdampte stoffen dan blijven, antwoordde zij *'in de lucht*'! Ademen Nederlanders deze lucht niet in? En dalen deze CMR-moleculen niet neer? Veel leden van de PS van Flevoland twijfelden naar mijn mening dan ook geheel terecht aan de inhoud van dit deel van de technische briefing. Informatie verstrekt tijdens een bijeenkomst op basis waarvan gedeputeerde Smelik en haar collegae in de Staten wel beleid moeten uitstippelen.....!? En zij niet alleen, maar de overige provincies en de heer Harbers naar alle waarschijnlijkheid ook....!

Informatie, welke niet alleen incorrect was, maar ook onvolledig. Zo miste ik in het RWS-overzicht van de reizen over het Markermeer de tankers, die vanuit Amsterdam naar het Markermeer komen, daar ontgassen en vervolgens weer naar Amsterdam terugkeren. Het betreft hier vaak de 'grote jongens', mijn eigen collega's; tankers groter dan 6000 ton met een inhoud van 8000 m^3 of meer.

Het verkrijgen van de juiste informatie is cruciaal; niemand kan goed beleid opstellen, wanneer de waarheid omtrent het beleidsthema door onjuiste / onvolledige / gebrekkige gegevens wordt vertroebeld. Dit geldt ook voor minister Harbers, van wie niemand kan verwachten dat hij alle verdragen en wetten kent. Heeft iemand hem er bijvoorbeeld op geattendeerd dat na de ratificatie van het CDNI-Verdrag door Zwitserland (Frankrijk moet overigens ook nog ratificeren) het ontgassen van een CMR-stof als pygas met meer dan 10% benzeen, UN 1268, vanwege de <u>gefaseerde</u> invoering van het verdrag nog minimaal 2,5 jaar zal mogen plaatsvinden? Dat het naar de vrije atmosfeer uitstoten van alle overige CMR-stoffen met minder dan 10% benzeen, zoals reformate UN 3295 en nafta UN 1268 nog veel langer mogelijk zal zijn? '*Een definitief verbod in 2023'*, zoals hij volgens de berichten in de media wil, kan volgens mij om deze reden niet worden bewaarheid.

Een algeheel verbod op het ontgassen in 2028 lijkt mij realistischer. Dit impliceert dat er de komende jaren (6 !!) weinig tot niets zal veranderen, zolang de landelijke overheid de provinciale verboden niet erkent dan wel weigert op deze te handhaven en tevens bestaande, nationale wetgeving blijft negeren (bijv. de Grondwet , de Wet Milieubeheer en het ADN inzake de technische uitrusting van tankers) . Met betrekking tot de handhaving op het ontgassen kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat hier bewust sprake van een onvoorstelbare gedoogsituatie is, die zeer zeker niet uit de koker van alle nu niet-handhavende ambtenaren komt en welke gezien de ernst van de mogelijke consequenties geheel onacceptabel is.

De facto blijft de status quo de komende jaren ongewijzigd, omdat eerst een niet-EU-lid, waar het ontgassen al niet kan (geografisch) en mag (ADN), feitelijk bepaalt wat er hier te lande gebeurt en ten tweede afspraken in het kader van het CDNI- verdrag onze eigen wetgeving ter bescherming van het milieu en de volksgezondheid buiten werking plaatsen.....(het ministerie zegt i.v.m. internationale afspraken niets te kunnen doen en zet daarmee eigen wetgeving buiten spel)!?? Wie gaat minister Harbers adviseren, hoe hij dit aan alle provincies en daarmee aan de gehele Nederlandse bevolking kan uitleggen, zonder daarbij het reeds sterk afgenomen vertrouwen in Den Haag nog verder aan te tasten?

Minister Harbers is qua juiste informatievoorziening grotendeels afhankelijk van anderen, maar m.b.t het convenant Varend Ontgassen kan hij geheel zelfstandig de afweging maken, of hij de wens van de **gehele** bevolking naast zich neerlegt, of niet. In dezen kan het PFAS-dossier hem misschien helpen, want deze gif-affaire toont overduidelijk aan, waartoe het dulden van Zeer Zorgwekkende Stoffen in de leefomgeving kan leiden. De gevolgen van PFAS werden net als bij het ontgassen ook jarenlang eerst genegeerd en later gebagatelliseerd (in Zeeland werd een alarmerend PFAS-rapport zelfs jarenlang voor de burger verborgen gehouden). Alleen al vanuit dit perspectief moeten de 12 provincies worden gehoord!!

Ik hoop voor iedereen dat het gezegde ‘ze dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was’ geen waarheid wordt. De bal met ‘*troep’* ligt bij minister Mark Harbers ! Ik wens hem veel succes.

Antwerpen, 22 mei 2022

NB
Cursiveringen zijn citaten.
De Safety Data Sheets (nieuwe benaming, echter op het internet staat nog MSDS) zijn per stof voor een ieder op het internet te vinden.