

# Centraal Nautisch Beheer

## Noordzeekanaalgebied

**Besluit nr. 009 /RHN /2017**

**De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied**

Besluit tot het instellen van een verbod voor het ontgassen van bepaalde stoffen door afgemeerde binnentankschepen in de Gemeente Beverwijk

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied,

gelet op;

- artikel 5.1 lid 5 van het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012;
- artikel 7a.2 lid 1 van de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland;
- het besluit van 24 juli 2012, registratienummer 2012/24440 waarbij de directeur Centraal Nautisch Beheersgebied Noordzeekanaalgebied namens Burgemeester en Wethouders is gemandateerd voor het nemen van besluiten op grond van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012.

overwegende dat:

- het rechtstreeks ontgassen naar de atmosfeer van bepaalde (vluchtige) organische stoffen afkomstig uit ladingtanks van binnentankschepen milieu- en gezondheidsoverlast kan geven;
- in de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland vanuit hetzelfde motief (voorkomen milieuoverlast) een verbod voor het varende ontgassen door binnentankschepen van bepaalde (vluchtige) organische stoffen is opgenomen;
- het noodzakelijk is om ook voor het stilliggend ontgassen een verbod in te stellen om milieu- en gezondheidsoverlast te voorkomen;
- directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied hiermee beoogt om voor het stilliggend ontgassen door binnentankschepen een met de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland vergelijkbare regeling te treffen,

besluit het volgende:

1. Het is de schipper verboden vanaf een afgemeerd binnentankschip een ladingtank te ontgassen met restladingdampen van:
  - a. benzeen (UN-nummer 1114);
  - b. ruwe aardolie (UN-nummer 1267) voor zover met meer dan 10% benzeen;

- c. aardoliedestillaten N.E.G. met meer dan 10% benzeen of aardolieproducten N.E.G met meer dan 10% benzeen (UN 1268);
- d. brandstof voor straalvliegtuigen met meer dan 10% benzeen (UN 1863);
- e. brandbare vloeistoffen, N.E.G. met meer dan 10% benzeen (UN 1993); of
- f. koolwaterstoffen, vloeibaar met meer dan 10% benzeen (UN 3295),

met dien verstande dat:

- I. van een restladingladingdamp sprake is bij een concentratie groter dan of gelijk aan 10% van de onderste explosiegrens van de desbetreffende stof.
  - II. het verbod niet van toepassing is indien kan worden aangetoond dat de drie voorafgaande ladingen in de desbetreffende ladingtank niet bestonden uit stoffen als bedoeld onder a tot en met f dan wel indien kan worden aangetoond dat de desbetreffende ladingtank bij de voorafgaande belading voor meer dan 95% gevuld was met een andere stof dan vermeld onder a tot en met f.
  - III. het verbod niet van toepassing is, wanneer het ontgassen plaatsvindt:
    - a. om redenen van drukverevening die in verband met de veiligheid moet plaatsvinden;
    - b. tijdens of na een calamiteit met het binnenschip, indien het ontgassen om redenen van veiligheid noodzakelijk is.
2. Het college kan van het onder 1 gestelde verbod ontheffing verlenen.
3. Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2017.

Datum: 27-02- 2017

Het College van Burgemeester en Wethouders,

namens deze,

de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied,



M.F. van de Kerkhof

## Toelichting

### 1. Wat is ontgassen?

Nogal wat lading wordt over vaarwegen vervoerd in vloeibare vorm. Dit geldt bijvoorbeeld voor vluchtige organische stoffen, zoals benzeen. Na het lossen wordt een binnentankschip, zoals dat in het jargon wordt genoemd, nagelensd. Daarmee wordt het schip zoveel als mogelijk ontdaan van restlading. Na het nalensen is in de tank nog een substantiële hoeveelheid van de lading in dampvormige toestand aanwezig: de restladingdamp. Deze restladingdamp wordt nogal eens, onder meer met het oog op het voorkomen van verontreinigingen van de nieuwe lading, in de atmosfeer geloosd: het zogenaamde ontgassen. Hierbij hoeven geen emissiebeperkende maatregelen te worden getroffen. Dit vindt doorgaans plaats na afvaart van de plaats van lossing van de lading. Ladingtanks worden na het nalensen soms ook schoongewassen. Het waswater moet daarna verplicht worden afgegeven aan de wal. Na het wassen blijft minder restladingdamp in de ladingtank achter. De ladingtank dient echter voor een hernieuwde belading droog te zijn. Met het oog daarop wordt de ladingtank geventileerd. Dit ventileren valt onder droogmaken en derhalve niet onder de werking van dit besluit.

### 2. Alternatieven voor het ontgassen

Voor het ontgassen zijn alternatieven beschikbaar.

- a. Dedicatievaart: bij dedicatievaart wordt een schip voorzien van dezelfde lading als bij de vorige vaart. Bij een dergelijke vaart is ontgassen niet nodig.
- b. Compatibel varen: ontgassen is evenmin nodig wanneer het schip zal worden beladen met een stof die compatibel is met de vorige lading. De nog aanwezige restladingdampen zijn in chemische, fysische en/of economische zin niet negatief van invloed op de nieuwe lading. Van een eventuele verontreiniging van de nieuwe lading door de restladingdampen zal dan ook geen sprake zijn. In de praktijk kan door het bedrijfsleven een lijst van stoffen worden gehanteerd die met de in dit besluit gereguleerde stoffen compatibel is: de compatibiliteitslijst. Naarmate deze lijst meer stoffen bevat, behoeft minder ontgast te worden dan wel gebruik te worden gemaakt van een ontgassingsinstallatie.

In de eerste twee gevallen kan de restladingdamp gewoon in de tank blijven tot het moment dat de damp bij de belading (automatisch) uit de tank wordt verdrongen en daarna wordt verplaatst naar de tank op de wal. Restladingdampen kunnen ook worden afgegeven aan een daartoe uitgeruste installatie op de wal of op het water voor definitieve en verantwoorde verwerking.

Ten slotte zijn technieken denkbaar waarmee restladingdampen uit een tank worden verwijderd teneinde deze weer te gebruiken in het productieproces. Een dergelijke techniek kan bijvoorbeeld bij een verlader aanwezig zijn.

## Algemeen

Op 1 maart 2017 wordt er middels de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland een verbod van kracht op het varende ontgassen door binnentankschepen van bepaalde (vluchtige) organische stoffen. Deze zijn afkomstig uit de ladingtanks. Met dit verbod wordt aangesloten bij een vergelijkbaar verbod dat opgenomen is in de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland. Dit verbod betreft de stoffen benzeen (UN-nummer 1114), ruwe aardolie (UN-nummer 1267) voor zover met meer dan 10% benzeen,

aardoliedestillaten N.E.G. met meer dan 10% benzeen of aardolieproducten N.E.G met meer dan 10% benzeen (UN 1268), brandstof voor straalvliegtuigen met meer dan 10% benzeen (UN 1863), brandbare vloeistoffen, N.E.G. met meer dan 10% benzeen (UN 1993), en koolwaterstoffen, vloeibaar met meer dan 10% benzeen (UN 3295).

Ingevolge het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (hierna: het ADN) mogen deze stoffen varend worden ontgast. De voorschriften van het ADN gaan niet alleen over het vervoer van gevaarlijke stoffen als zodanig, maar ook over het vervoer van ladingtanks met resten van gevaarlijke stoffen, zoals in restladingdampen. Regels zijn bijvoorbeeld gegeven voor het ontgassen. Deze zijn met name gericht op het voorkomen van ongevallen en van gezondheidsschade voor bijvoorbeeld bemanningsleden. De voorschriften gaan echter niet over de door het ontgassen veroorzaakte verontreiniging van het milieu en de daarbij horende gevaren voor de volksgezondheid. Regulering daarvan staat het ADN echter niet in de weg. In het ADN is immers aangegeven dat het ontgassen onder voornoemde voorwaarden is toegestaan, tenzij dit ontgassen is verboden op grond van internationale of nationale voorschriften (zie ADN Rn. 7.2.3.7.0<sup>1</sup>).

De bevoegde autoriteit kan ingevolge het ADN locaties goedkeuren waar binnentankschepen stilliggend kunnen ontgassen (zie Rn. 7.2.3.7.1<sup>2</sup> en 7.2.3.7.2<sup>3</sup>). Dit wordt ook onderschreven in ADN Rn. 7.2.4.7.1<sup>4</sup>. Voor genoemde Rn. 's is, in de havens, de havenmeester de bevoegde autoriteit<sup>5</sup>. In de haven van Amsterdam zijn door de havenmeester de afmeerpalen in de Afrikahaven aangewezen als ligplaats voor binnentankschepen om te ontgassen<sup>6</sup>. Het besluit (077/RHN/2012 ) blijft van kracht voor:

- a) stoffen die niet in dit besluit worden genoemd;
- b) ontgassen wat niet onder valt onder de werking van 1. onder II en 1. onder III valt, en

---

<sup>1</sup> ADN RN. 7.2.3.7.0

Het ontgassen van geloste of lege ladingtanks naar de atmosfeer is onder de volgende voorwaarden alleen dan toegestaan indien het op grond van andere internationale of nationale wettelijke voorschriften niet verboden is.

<sup>2</sup> ADN RN. 7.2.3.7.1

Geloste of lege ladingtanks die tevoren gevaarlijke stoffen hebben bevat van de klassen 2 of 3 met een Classificatiecode waarin de letter "T" voorkomt in kolom (3b) van tabel C van hoofdstuk 3.2, van klasse 6.1 of van klasse 8 verpakkingsgroep I mogen slechts worden ontgast door bevoegde personen overeenkomstig subsectie 8.2.1.2, dan wel door ondernemingen die door de bevoegde autoriteit voor dat doel zijn erkend. Ontgassing mag slechts worden uitgevoerd op locaties toegelaten door de bevoegde autoriteit.

<sup>3</sup> ADN RN. 7.2.3.7.2

Geloste of lege ladingtanks, die andere als de onder 7.2.3.7.1 genoemde gevaarlijke stoffen hebben bevat, mogen tijdens de vaart of op door de bevoegde autoriteit goedgekeurde plaatsen met behulp van geschikte ventilatie-inrichtingen worden ontgast, mits de tankdeksels zijn gesloten en de afvoer van het gas/luchtmengsel via vlamkerende inrichtingen, die een duurbrand kunnen doorstaan, plaatsvindt. Onder normale bedrijfsomstandigheden moet op de plaats van uittreding van het gas/luchtmengsel de concentratie aan product minder dan 50% van de onderste explosiegrens bedragen. Geschikte ventilatie-inrichtingen bij de zuigende ontgassing mogen slechts met een direct op de zuigzijde van de ventilator aangebracht vlamkerende inrichting worden gebruikt. De gasconcentratie moet bij blazende of zuigende werking van de ventilatie-inrichtingen tijdens de eerste twee uren na het begin van het ontgassen ieder uur door een deskundige als bedoeld in 7.2.3.15 worden gemeten. De meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd. In de omgeving van sluizen, inclusief hun voorhavens, is het ontgassen echter verboden.

<sup>4</sup> ADN RN. 7.2.4.7.1

Tankschepen mogen slechts op de door de bevoegde autoriteit aangewezen of voor dit doel toegelaten plaatsen geladen, gelost of ontgast worden.

<sup>5</sup> Zie bijlage 4 van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen.

<sup>6</sup> Besluitnr. 077/RHN/2012 Aanwijzing ligplaatsen tankschepen om te wachten

- c) ontgassen waarvoor een ontheffing is verleend.

Ingevolge het ADN hoeven bij het ontgassen geen emissie beperkende maatregelen te worden getroffen. Hoofddoelen van het ADN zijn:

- a) de veiligheid van het vervoer over binnenwateren;
  - b) de bescherming van het milieu in verband met ongevallen en incidenten;
- Het ontgassen van de stoffen milieu- en gezondheidsoverlast geven. De Provinciale Milieuverordening regelt de veiligheid en gezondheid.

De havenmeester van Amsterdam streeft er naar om voor het stilliggend ontgassen door binnentankschepen een met de Provinciale Milieuverordening Noord-Holland vergelijkbare regeling te treffen. Het belang hierbij is dat er gelijklopende regelgeving ontstaat waarbij het zowel stilliggend als varend verboden is om genoemde producten te ontgassen met als doel milieu en gezondheidsoverlast te voorkomen.

Het verbod richt zich, zoals gezegd, specifiek op benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. De in dit besluit bedoelde stoffen zijn op grond van het ADN, ingedeeld in klasse 3: brandbare vloeistoffen.

Deze indeling is primair relevant in verband met het veilig vervoer (kans op brand en explosie). De betreffende stoffen zijn echter ook schadelijk voor de gezondheid na blootstelling. Benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen zijn op grond van Verordening (EG) nr. 1272/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels tot wijziging en intrekking van de Richtlijnen 67/548/EEG en 1999/45/EG en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1907/2006 niet alleen ontvlambaar, maar onder andere ook kankerverwekkend (kans op een specifieke vorm van leukemie), mutageen (kans op genetische schade, zoals miskramen) en anderszins schadelijk.

De gezondheidsschadelijke eigenschappen kunnen zich voordoen bij zogenaamde directe blootstelling, die plaatsvindt bij het gebruik. Met de gevaren van deze directe blootstelling hebben vooral werknemers en consumenten te maken. Daarnaast kunnen de voor de gezondheid schadelijke effecten zich voordoen na lozing van de betreffende stoffen in de atmosfeer, zoals bij het ontgassen (de indirecte blootstelling, namelijk via het milieu, met een bedreiging voor de volksgezondheid). Naast deze gevaren voor de menselijke gezondheid kan benzeen, net als andere koolwaterstoffen, in de lucht leiden tot ongewenste ozonvorming en dus tot het gezondheidsschadelijke zomersmog.

Toelichting op begrippen zoals deze in dit besluit worden gebruikt.

Binnentankschip is een binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn ladingtanks.

In dit besluit betekend stilliggend dat het binnentankschip is afgemeerd.

Het ontgassingsverbod richt zich op de schipper. Voor de omschrijving van dit begrip is aangesloten bij de omschrijving zoals gesteld in artikel 1.1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012. De schipper is degene bij wie kort gezegd, tijdens de vaart het gezag berust over een schip. Hierdoor kan onmiddellijk opgetreden bij een ontgassing.

De omschrijvingen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen zijn direct ontleend aan de zogenaamde lijst van gevaarlijke goederen die is opgenomen in tabel C van hoofdstuk 3.2 van het ADN. Met dit door de Verenigde Naties vastgestelde UN-nummer kan de aard van de lading worden geïdentificeerd.

Er is gekozen voor een concentratie van restladingdamp van 10% onder de onderste explosiegrens van de desbetreffende stof (10% LEL). Een concentratie van die damp van 10% of meer onder de onderste explosiegrens is voor de naleving van een aantal voorschriften van het ADN maatgevend. Dit geldt bijvoorbeeld voor de maximaal toegestane concentratie ontgaste restladingdamp op de plaats van uittreding. Met het oog op de naleving van dergelijke eisen dient een tankschip te zijn uitgerust met een zogenaamde explosiemeter met gebruiksaanwijzing.

Ook wanneer kan worden aangetoond dat de tank van het schip bij de voorafgaande belading voor meer dan 95% gevuld was met een andere stof dan vermeld in 1 a tot en met f is het ontgassingsverbod niet van toepassing. Ook dan wordt verondersteld dat de restladingdamp in de ladingtank verwaarloosbare concentraties benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen bevat. De vullingsgraad van een tank kan worden aangetoond met behulp van de tanktabel en de ladingpapieren die op elk schip aanwezig zijn. De vullingsgraad wordt bepaald door per tank het volume van de lading conform de ladingpapieren te delen door het volume van de tank.

De in dit besluit opgenomen uitzondering sluit aan bij een dienovereenkomstige uit de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006. Ontgassen is wel toegestaan bij drukverevning om veiligheidsredenen. De noodzaak tot drukverevning kan aan de orde zijn bij toenemende temperaturen en daarmee toenemende druk in de ladingtank van het schip. Drukverevning om veiligheidsredenen kan ook aan de orde zijn bij metingen en monsternames. De dampen verlaten dan via de veiligheidsoverdruckleppen de tank.

Ook bij calamiteiten kan het ontgassen aan de orde zijn. Calamiteiten met een schip kunnen zich altijd voordoen en het zou de veiligheid niet ten goede komen marktpartijen te verplichten om tijdens een calamiteit of gedurende de herstelwerkzaamheden na een calamiteit de benzeenhoudende restladingdampen in de ladingtank van het schip te houden.