

Strafbaar....of niet.....?

Beste lezer !

Zeggen de namen Geert Jan Knoops, Gerard Spong, Jan Hein Kuijpers, Ines Weski, Peter Plasman en de broers Anker U iets? Gaat er een lichtje branden bij het noemen van de naam Bénédicte Ficq? Genoemde personen behoren tot de crème de la crème van de Nederlandse advocatuur. Topadvocaten. Zoals een topvoetballer zich door zijn prestaties onderscheidt van de overige spelers, zo onderscheiden deze juristen zich evenzo. Champions League advocatuur.



In februari trokken verschillende artikelen in de media mijn aandacht. Trouw onder andere berichtte op 5 februari dat Mr. Ficq, jaren achtereen uitgeroepen tot de beste, vrouwelijke strafpleiter van het land, Tata Steel in IJmuiden wegens *'het opzettelijke vervuilen van de omgeving en het moedwillig schaden van mens en dier'* wil aanklagen*. Als juridische grondslag bedient zij zich van artikel 173a uit het Wetboek van Strafrecht. Een topadvocate die aan een dergelijke aanklacht begint, twijfelt niet.

Hoe luidt artikel 173a? *'Hij die opzettelijk en wederrechtelijk een stof op of in de bodem, in de lucht of in het oppervlaktewater brengt, wordt gestraft met een gevangenisstraf of een geldboete, indien daarvan gevaar voor de openbare gezondheid of levensgevaar voor een ander is te duchten'*. In Jip en Janneke taal: blaast U iets met opzet de lucht in, wat volgens de wet niet mag en wat gevaarlijk is voor een ander of het milieu, dan wordt U bestraft. Duidelijk, niet? Geen speld tussen te krijgen!

Onwillekeurig legde ik de link met ontgassende en 'open' ladende tankschepen. Zouden deze vanwege 'het opzettelijk vervuilen van de omgeving en het moedwillig schaden van mens en dier' feitelijk eveneens juridisch op grond van artikel 173a kunnen worden vervolgd? Maken deze tankschepen zich schuldig aan een milieudelict? Een economisch delict, omdat de 'de overtreding beroeps- of bedrijfsmatig opzettelijk en moedwillig' geschiedt? Begaan zij een misdrijf? Zijn deze tankers strafbaar...of niet...?

Iemand die een misdrijf pleegt (dit is iets anders dan een strafbaar feit plegen) en hiervoor wordt veroordeeld, is een misdadiger. Betekent dit dat ik een potentiële misdadiger ben en veel collega's van mij in de tankvaart criminelen in spé zijn, wanneer wij bestaande (milieu)wetgeving overtreden door troep onder verschillende omstandigheden de lucht in te blazen? Om het antwoord op deze vraag te kunnen geven, volgt nu een persoonlijk relaas van het naar mijn mening plegen van een economisch misdrijf. A true crime story.



Om eind april wegens de wettelijk voorgeschreven, vijfjaarlijkse klasse bij de werf op de helling te kunnen, moet mijn schip gasvrij zijn. Dit betekent dat de zich in de ladingtanks bevindende gassen / dampen moeten worden verwijderd. Deze dampen / gassen zijn afkomstig van de laatst geladen lading, welke nafta was. Nafta is een stof met een CMR-code. Dit houdt in dat nafta kankerverwekkend is (C), het DNA beschadigt (M) en de voortplanting schaadt (R). De dampen / gassen van deze stof hebben uiteraard dezelfde eigenschappen en zijn daarmee niet alleen gevaarlijk, maar evenzo zeer schadelijk voor de mens en het milieu.



Het uit de ladingtanks verwijderen van de schadelijke dampen / gassen kan op twee manieren geschieden: door ze met behulp van een gesloten systeem te laten afzuigen door de momenteel enige, operationele reinigingsinstallatie te Moerdijk**, of door ze met behulp van grote ventilatoren naar de vrije atmosfeer uit te stoten. Aan de eerste optie zijn kosten verbonden; het naar de buitenlucht ventileren kost niets: is helemaal gratis...!

Mijn werkgever kiest uit financiële overwegingen voornamelijk voor de laatst genoemde optie, omdat *'dit nog steeds niet verboden is'*, zoals hij zegt. In dezen staat hij symbool voor 99% van allen in en rond de tankvaart, die aan tankschepen de opdracht geven dan wel deze dwingen schadelijke dampen / gassen naar de vrije atmosfeer uit te stoten. Hoewel bij sommigen de *'sense of urgency'* geen dampen / gassen meer uit te stoten, zoals genoemd in een onderzoeksrapport van de Erasmus Universiteit, ergens in het achterhoofd wel aanwezig is, prevaleert het kostenaspect.



Om deze reden begeef ik mij met een bezwaard gevoel op 15 april naar een door onze overheid aangegeven 'groen' vaarwater, alwaar het ongelimiteerd uitstoten van schadelijke stoffen naar de vrije atmosfeer volgens diezelfde overheid is 'toegestaan'. In mijn geval bevindt deze ontgassingsroute zich in een Natura 2000 gebied: het Krammer - Volkerak habitatrichtlijngebied. Ik loos mijn schadelijke, toxische dampen / gassen aldus op aanwijzing van Onze overheid in een beschermd, kwetsbaar natuurgebied.....!

Is het mij bekend dat deze dampen dan wel gassen zeer gevaarlijk voor de volksgezondheid zijn en in zeer ernstige mate schadelijk voor het milieu? Uiteraard weet ik dat en ik niet alleen. De overheid, die de hiernaast afgebeelde kaart opstelde, weet dit ook. Zij beseft zich terdege dat ontgassende schepen zich niet ontdoen van slaoliedampen of limonadesiroopgassen.....!

De ventilatoren aan dek worden gestart en ik begin met het lozen van een mix van **7600** kubieke meter aan carcinogene, mutagene en reprotoxische (CMR) dampen / gassen vermengd met zuurstof. Varend met een slakkengang kom ik tot de conclusie dat ik niet de enige, ventilerende tanker op deze groengekleurde, toeristische ontgassingsroute ben, wanneer ik om mij heen kijk. Ik vraag mij af, hoeveel tienduizenden kubieke meters gevaarlijke en zeer schadelijke stoffen er nu alleen al op dit traject worden uitgestoten.....?

Deze uitstoot van zeer schadelijke stoffen zal uiteindelijk via de lucht in het water en op het nabij gelegen land neerdalen****, daar de meeste dampen / gassen zwaarder dan lucht zijn (bij Tata was dit zichtbaar door de zwarte grafietregens; bij gassen / dampen is dit niet zichtbaar). Giftige gasmoleculen zullen zich tenslotte aan het voedsel voor de vele Brilduikers, Futen en Kluten hechten en in het aquatisch milieu opgaan. Mijn handelen is aldus niet echt bevorderlijk voor de (leef)omgeving.....; mensen worden er absoluut niet gezonder van en op de flora en fauna is het effect ook alles behalve positief te noemen. Dit is nog eufemistisch uitgedrukt. En velen weten dit.....!



U hebt het zojuist gelezen: 7600 cbm! Dringt het wel tot U door, hoeveel liter dit is? Zeven miljoen zeshonderdduizend liter, ofwel 7.600.000 literflessen gevuld met gevaarlijke en zeer schadelijke gassen / dampen. U hebt ook gelezen dat deze hoeveelheid een mix van dampen / gassen en zuurstof is. Wanneer ik uitga van een verhouding 50% zuurstof en 50% dampen / gassen, dan is er sprake van 3800 m3 puur product in gasvorm.

Het laatste heb ik bewust onderstreept, want nu ga ik U iets vertellen, wat de wenkbrauwen zal doen fronsen. Indien deze hoeveelheid wordt gecondenseerd, dan houd ik grofweg 5 kuub**** vloeibare nafta over. Door 7600 m3 dampen / gassen vermengd met zuurstof uit te stoten, loos ik in feite vijfduizend liter vloeibaar, gevaarlijk en zeer schadelijk product in het milieu. **Onbestraft!!** Stel nu, ik neem een drukspuit van slechts 5 liter en vul deze met vloeibare nafta en ga tijdens de vaart op het achterdek van mijn schip deze bus leeg spuiten, waarbij de nafta zich als een mooie nevel verspreidt....., wat gebeurt er dan? Beste lezer, geloof mij, alle opsporingsambtenaren in een straal van 30 kilometer en zelfs die, die geen dienst hebben, zullen zich naar mijn schip spoeden en zullen mij, als zijnde de grootste crimineel van Nederland, onmiddellijk verbaliseren wegens het ernstig vervuilen van het milieu (hoogstwaarschijnlijk onder andere op basis van de Waterwet, artikel 6.2)....!?

Dit komt erop neer dat ik minimaal een proces-verbaal ontvang, wanneer ik 5 liter vloeibare nafta in het milieu sproei, maar dat de overheid niets doet, wanneer ik 3.800.000 liter pure nafta dampen / gassen naar het milieu uitstoot, wat neerkomt op 5000 liter vloeibare nafta.....! Is dit niet uitermate vreemd??? Aan de wetgeving kan het niet liggen. Deze maakt namelijk geen enkel verschil tussen het belasten van het milieu met vaste, vloeibare of gasvormige stoffen.



Nee, beste lezer, het verschil wordt door de handhavende macht gemaakt.....! Wel de kapitein van MS Baltic Tern op grond van de Waterwet willen vervolgen voor het zonder opzet verliezen van 2 containertjes met onschuldige houtsnippertjes op zee, maar niet kapitein Quist, die moedwillig gigantische hoeveelheden zeer schadelijke stoffen in het milieu loost in een Natura 2000 gebied !?? Een macht, die dus per situatie bekijkt, of zij wel of niet aan haar beginselplicht tot handhaving wenst te voldoen. Strafbaar....of niet....?

Is mijn zojuist opgestarte ontgassingsactie bij wet verboden? Volgens mij wel, mits ik nog steeds kan lezen. De Wet Milieubeheer zegt in artikel 1.1a het volgende: *'Een ieder die het vermoeden kan hebben dat zijn handelen nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient dit handelen na te laten dan wel de nodige maatregelen te nemen te voorkomen dat zijn handelen nadelig voor het milieu kan zijn*'. Simpel gesteld: je mag niets doen, wat schadelijk voor het milieu is (zeer zeker niet zonder een vergunning / ontheffing). Tevens zegt artikel 173a van het Wetboek van Strafrecht dat het niet mag, zoals U reeds hebt kunnen lezen.



Rechtsregels

- Rechtsregels gelden voor iedereen in de samenleving.
- Artikel 1.1.a van de Wet milieubeheer luidt:
- "Een ieder neemt voldoende zorg voor het milieu in acht."

Dit impliceert dat ik op zijn minst (en met mij een ieder ander, die voor de gezondheid en het milieu schadelijk dampen / gassen tijdens het ontgassen dan wel het 'open' laden naar de buitenlucht uitstoot) de Wet Milieubeheer overtreed, wat een economisch misdrijf is, wanneer deze specifieke ontgassing / uitstoot niet is vergund. Mr. Ficq zou korte metten met mij maken. Zij zou mij met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid juridisch verwijten dat ik opzettelijk de omgeving vervuilen en moedwillig mens en dier schaden, wat ik niet kan ontkennen. Ik zou conform artikel 173a uit het Wetboek van Strafrecht tot een gevangenisstraf van ten hoogste 12 jaren kunnen worden veroordeeld endaarmee tot een misdadiger worden, vrees ik!

Nu zult U misschien denken dat met deze constatering de kous af is; schipper Quist heeft als enige de wet overtreden en is als enige strafbaar, maar zo eenvoudig ligt het volgens mij niet, nadat ik mij verder enigszins in de materie verdiepte.



Zoals U reeds hebt kunnen lezen, begeef ik mij met enige tegenzin naar de Volkerak om aldaar te ontgassen. Ik doe dit, omdat mijn werkgever dit vraagt. Hij neemt het initiatief; maakt zich volgens mij onbewust schuldig aan uitlokking. Natuurlijk kan ik als werknemer daar tegen ingaan, maar dat bevordert de sfeer niet (en in veel andere situaties zullen werknemers bang zijn uiteindelijk hun baan te verliezen, wanneer zij weigeren). Bovendien kan ik hem ergens nog begrijpen ook; wanneer een ieder overdag op de rijkswegen harder dan 100 km/uur rijdt, omdat de overheid niet handhaaft, waarom zou hij dan als enige wel precies 100 rijden?

Is hij in de dagelijkse praktijk van de tankvaart de enige, die schepen uitlokt tot het plegen van een strafbaar feit door schadelijke dampen / gassen naar de vrije atmosfeer uit te stoten (daarbij gebruikmakend van gezag / macht)? Ik vrees van niet. Ik denk dan aan de diverse internationale oliehandelaren, die zonder daarvoor te willen betalen te pas en te onpas een gasvrij schip eisen en indien deze eis niet wordt ingewilligd, geen lading aanbieden, waarop de bevrachters de scheepseigenaren overhalen (uitlokken) alsnog zo goedkoop mogelijk te gaan ontgassen, omdat ze anders werkloos tegen de kant liggen.

Wat te denken van de volgende casus: het uitlokken van schepen door terminals gevaarlijke stoffen 'open' te laden (niet aangesloten op een dampretoursysteem aan de wal). Conform het ADN, een Europese wet opgesteld vanuit de optiek van de veiligheid en **niet** ter bescherming van de gezondheid en het milieu, mogen diverse milieugevaarlijke stoffen zonder aansluiting op een dampretour ('open' dus) worden geladen, mits nationale wetgeving dit niet verbiedt (artikel 7.2.3.7.0.). Dit impliceert dat bij het 'open' laden van milieugevaarlijke stoffen in tankschepen 'de omgeving opzettelijk wordt vervuild en mens en dier moedwillig worden geschaad'. In mijn ogen precies die handeling verboden bij artikel 173a Wetboek van Strafrecht en de artikelen 1.1a en 10.1 Wet Milieubeheer!!

Een actie, welke door onze overheid actief wordt gestimuleerd, wanneer het gaat om het laden van bijvoorbeeld zware stookolie, UN 3082. Een product, waarvan het een publiek geheim is dat er veel chemische afvalstoffen in worden verwerkt, om er op deze wijze op een zeer lucratieve manier vanaf te komen. Het veiligheidsinformatieblad van deze stof waarschuwt een ieder eventuele dampen absoluut niet in te ademen en wijst erop dat de stof kankerverwekkend is....! Een stof, waarvan het algemeen bekend is dat deze extreem schadelijk voor het aquatisch milieu is!

Desondanks heeft Onze overheid in een Multilaterale Overeenkomst (ADN/M 019) bepaald dat de terminals geen dampretour hoeven aan te bieden; dat de dampen / gassen tijdens het laden aan dek naar de vrije atmosfeer mogen worden uitgestoten. Met andere woorden het economisch belang van de olieterminals, die o.a. door falend toezicht van de overheid na meer dan 40 jaar nog steeds niet overal dampretourleidingen en / of goed werkende dampverwerkingsinstallaties hebben (waardoor grote zeeschepen bij sommige terminals wel op een dampretourleiding worden aangesloten, maar waarbij de dampen uiteindelijk via een ingenieus pijpje alsnog de lucht in gaan, wat bij de handhavers bekend moet zijn), gaat boven de gezondheid van de bemanningsleden aan dek van de stookolie ladende schepen, de omwonenden en het milieu uit, zoals het economisch belang van Tata Steel ook boven de gezondheid van de omwonenden en het milieu uitging en nog steeds uitgaat.



Dit is precies de kritiek, welke door Mr. Pieter van Vollenhoven wordt geuit in een onlangs door hem aan een nieuw te vormen regering verstuurde brief. In zijn schrijven stelt hij dat *'er wordt gesjoemeld met regels, veelal uit economische motieven, omdat veiligheid (en inherent hieraan de gezondheid) wordt gezien als een kostenpost '*. Hij waarschuwt de overheid voor het ondermijnen van het vertrouwen onder de burgerij door een dergelijk handelen. Ook de FNV komt tot de conclusie dat economische motieven boven andere motieven uitgaan en overweegt om deze reden éénzijdig uit een overleg met de overheid inzake veilige werkplekken te stappen. Ik sta vierkant achter beiden, omdat zij gelijk hebben. Eigen ervaringen wijzen dit uit.

Terug naar de praktijk van het 'open' laden van gevaarlijke stoffen: een tankschip moet bij een terminal een gevaarlijke stof laden. De oliehandelaar wenst niet voor een aansluiting op de dampretour te betalen, ten gevolge waarvan de terminal weigert een dampretour aan te bieden. Beiden lokken het tankschip aldus uit, dwingen door gebruikmaking van hun gezag (macht), de milieugevaarlijke en de gezondheid schadelijke dampen / gassen naar de vrije atmosfeer uit te stoten. De bevrachter en de reder achtereenvolgend tekenen meestentijds vanuit een commercieel motief geen protest aan. Zij lokken met gebruikmaking van hun gezag uiteindelijk de schipper eveneens uit een strafbaar feit te begaan door de schadelijke dampen / gassen naar de buitenlucht te laten ontsnappen. *'Zij die door misbruik van gezag het strafbare feit opzettelijk uitlokken worden als daders van een strafbaar feit gestraft'* conform artikel 47, lid 2, Wetboek van Strafrecht. Zijn deze oliehandelaren, terminals, bevrachters en reders nu strafbaar....of niet....?

Misschien kan Mr. Ficq antwoord geven op de volgende, absurde situatie, welke ik aan de hand van een vergelijking zal trachten te duiden: in artikel 10 van de Wegenverkeerswet staat dat *'het verboden is op de openbare weg een wedstrijd met voertuigen te organiseren of daaraan deel te nemen'*.

Desalniettemin publiceert de overheid een kaartje met plaatsen, waar straatraces binnen de bebouwde kom op de openbare weg mogen worden gehouden.....! Waanzinnig en onvoorstelbaar, niet? Gelukkig dan ook geen werkelijkheid.



In de wet staat dat *'het verboden is opzettelijk en wederrechtelijk een stof op of in de bodem, in de lucht of in het oppervlaktewater te brengen, indien daarvan gevaar voor de openbare gezondheid of levensgevaar voor een ander is te duchten'*. Desondanks publiceert de overheid een kaartje met groengekleurde trajecten, waar voor de mens en het milieu zeer schadelijke en gevaarlijke dampen / gassen vrijelijk de lucht in mogen worden geblazen. Onvoorstelbaar en grenzend aan waanzin, niet? Helaas wel de realiteit!! Is de overheid door haar handelen nu medeplichtig aan een misdrijf?



Het overtreden van de Wet Milieubeheer is volgens de Wet op de Economische Delicten een economisch misdrijf, wanneer dit misdrijf opzettelijk wordt begaan (artikel 1a.1). *'Als medeplichtigen van een misdrijf worden gestraft: zij die opzettelijk gelegenheid bieden tot het plegen van een misdrijf'* (Wetboek van Strafrecht, artikel 48, lid 2). Is het ontgassen van tankers naar de vrije atmosfeer een misdrijf? Ik ben van mening dat dit het geval is; zeer zeker indien dampen / gassen de status van gevaarlijke afvalstoffen hebben, zoals de minister in een brief aan de Taskforce Ontgassen onlangs adviseerde. Biedt de overheid tankers opzettelijk de gelegenheid door in de door haar aangegeven gebieden te ontgassen, een misdrijf te plegen? Ik kan dit moeilijk ontkennen. Is de overheid daarmee strafbaar...of niet...???

Als observeerder (en misdadiger?) kom ik voorlopig tot de volgende conclusies:

- Tankschepen die zich ontdoen van ladingdampen door deze naar de vrije atmosfeer uit te stoten (een niet-vergunde uitstoot), overtreden massaal bestaande, nationale wetgeving
- De overheid faciliteert locaties, waar deze wettelijk, verboden activiteiten kunnen worden verricht
- Een ieder, die tankschepen manipuleert dampen / gassen naar de vrije atmosfeer uit te stoten dan wel dit mogelijk maakt, overtreedt de wet.
- Ogenschijnlijk gaan voor onze overheid economische belangen boven alle andere belangen, waaronder een gezonde werkplek voor werknemers (dus ook voor opvarenden), waardoor jaarlijks *'naar schatting van het RIVM 3000 (oud)werknemers aan kanker die is ontstaan door blootstelling aan chemische stoffen, sterven'*.
- De overheid handhaaft niet op nationale wetgeving en houdt zich niet aan de Grondwet (artikel 21 en artikel 22, lid 1).



Nu zult U misschien denken 'de overheid handhaaft wel, want dat heb ik onlangs gelezen in een artikel in De Gelderlander d.d. 16 maart 2021'. Helaas beste lezer wordt er hier zand in uw ogen gestrooid. Wat is hier namelijk aan de hand? Welnu, volgens het artikel controleert de KLPD met een drone tussen de Kop van Pannerden en de Bocht van Erlecom op de Waal op ontgassende schepen. Dit traject is volgens het kaartje van de overheid een aangewezen ontgassingsroute (groen van kleur). Ondanks het feit dat er strikt genomen conform de wet helemaal niet mag worden ontgast....., handhaven ambtenaren niet op dit verbod! Controleert de KLPD in dezen dan niet op overtreding van de Wet Milieubeheer en het Wetboek van Strafrecht? Nee, blijkbaar niet (de hoofden van de departementen, die opdracht hebben gegeven niet te handhaven, overtreden hiermee volgens mij op hun beurt de wet (art. 355, lid 4 en art. 356 Wetboek van Strafrecht).

Maar wat zijn al die opsporingsambtenaren in dit bewuste artikel en in andere publicaties met die drones dan aan het doen, vraagt U zich nu misschien af ? Beste lezer, deze handhavers kijken, of datgene wat mijns inziens reeds bij wet is verboden, dan toch in ieder geval nog wel volgens andere, geldende regeltjes gebeurt.....! De regels van het ADN! Jawel, U leest het goed; men controleert, of de schipper op een correcte wijze de wet overtreedt. Doet hij dit niet, dan kunnen de statistieken weer in het voordeel van de handhavende instanties worden bijgewerkt. Dit optreden is vergelijkbaar met het aanschouwen van een verboden straatrace door bijvoorbeeld de politie; de agenten verbaliseren niet de deelnemende chauffeurs wegens hun deelname aan een illegale activiteit, maar controleren of de bestuurders tijdens de race hun gordeltje wel om hebben....! Kunt U Onze overheid nog volgen? Ik niet.



In dezelfde publicatie in De Gelderlander las ik aansluitend met niet geringe verbazing de bewering van een opsporingsambtenaar dat '*ontgassen onder bepaalde voorwaarde nog wel legaal is*'. Ik vraag me met alle respect voor deze ambtenaar af, of hij beter kan lezen dan ik? Of heeft hij andere uitgaves van wetboeken in zijn boekenkast staan ? Dezelfde diender



“ Het staat in de krant,
dus het is waar. ”

beweert vervolgens '*dat een totaalverbod op ontgassing vermoedelijk pas eind 2021 volgt*'. Beschikt hij over andere informatie dan een ieder ander? Volgens mij is er conform de stapsgewijze invoering van het Europese Scheepsafvalstoffenverdrag / CDNI Verdrag van een totaalverbod op ontgassing vóór 2023 geen sprake....! Zijn dit de enige onwaarheden in het artikel? Helaas niet.

De specialist in het vervoer van gevaarlijke stoffen zegt met stelligheid *'dat er na het lossen van een vloeibare lading altijd wat achter blijft in een tank'*. Naar alle waarschijnlijkheid was hij nooit werkzaam op een hypermoderne tanker, waar werkelijk de laatste druppel uit een ladingtank kan worden gehaald. Aansluitend zegt deze man aan de zijlijn van de tankvaart dat *'restanten altijd weg moeten, voordat de nieuwe lading aan boord kan'*. Zegt zijn kennis en ervaring niet dat er ook veel tankers varen, die 'dedicated' dan wel 'compatible' varen en daarom **nooit** ontgassen 'voor er een nieuwe lading aan boord komt'? Tot slot de uitspraak dat *'bevrachters eisen dat je gasvrij aanmeert'*. Deze stelling is pertinent niet waar; terminals en / of oliehandelaren eisen dit (bevrachters zijn slechts de boodschappers van wat deze twee eisen). Ik nodig de bewuste ambtenaar en een ieder die deze onwaarheden verkondigt bij dezen uit, alsnog o.a. mijn artikel 'Waarom binnenvaarttankers stiekem ontgassen' d.d. 22 april 2019 eens te bestuderen. Als lezer van het bewuste artikel in De Gelderlander hebt U dus alles gelezen, behalve de waarheid.....! Het misleiden van de bevolking; het verspreiden van onwaarheden; het stigmatiseren van en kwaadspreken over een beroepsgroep; strafbaar....of niet.... ?



In het krantenartikel slaat de betreffende opsporingsambtenaar op één punt wel de spijker op zijn kop. Hij zegt namelijk *'de regels zijn nu nog ingewikkeld'*. Hiervan is geen woord gelogen en verbetering is voorsnog helaas niet in zicht. Zelfs de Tweede Kamer wordt het blijkens de vele Kamervragen beu. Verantwoordelijk hiervoor is.....wederom onze almachtige, zeer creatieve overheid. Zijn eigen werkgever. Een mooi voorbeeld van het ingewikkelde karakter van regels en hoe onze overheid hiermee omgaat, is de wettelijke status van de aanwezige dampen / gassen in de ladingtanks van binnenvaarttankers.



VERDRAG INZAKE
DE VERZAMELING,
AFGIFTE EN INNAME
VAN AFVAL
IN DE RIJN
EN BINNENVAART
UITGAVE 2012

Het Europese CDNI Verdrag stelt in bijlage 3 bij de begripsbepalingen dat *'dampen niet als afval van de lading kunnen worden gezien'*. Tegelijkertijd beweert een andere Europese wet, de Kaderrichtlijn Afvalstoffen dat *'het bij afvalstoffen erom gaat dat men zich ontdoet van de stof'*. Volgens deze definitie zijn alle dampen / gassen, waarvan een tanker zich ontdoet, wel afvalstoffen. Twee Europese wetten, die met elkaar botsen.....! In mijn artikel 'Dampen happen' kunt U een zelfde discrepantie lezen tussen het ADN van de UN enerzijds en de United Nations Safety Data Sheets anderzijds. Amateurisme op het hoogste niveau, gefinancierd met ons belastinggeld.

AFVAL BESTAAT NIET

Op 4 april toonde het televisieprogramma De Vuilnisman aan dat veel stoffen, die voor enkele jaren nog de status afvalstoffen hadden, tegenwoordig wettelijk als grondstoffen worden aangemerkt. De reden is dat de overheid met deze verandering van status gemakkelijker met deze stoffen kan omgaan; er gelden minder strengere regels voor en dit is weer uitermate gunstig voor zowel de overheid als het bedrijfsleven, echter soms nadelig voor de mens en het milieu, zoals uit de uitzending onomstotelijk bleek.

In de binnenvaart is na een jarenlange, oeverloze discussie, welke het gesloten ontgassen van tankers en daarmee de ontwikkeling van locaties voor gesloten ontgassing voortdurend heeft tegengehouden (en daardoor de bescherming van de volksgezondheid en het milieu), precies het tegenovergestelde gebeurd; als één van haar laatste 'heldendaden' heeft Onze minister inzake de status van dampen / gassen niets definitief besloten. De ministeriële wijsheid en daadkracht bestaan er slechts uit dat zij *'concludeert dat het juridisch gezien de meest veilige keuze is om de afgegeven ladingdampen aan te merken als afvalstof'*. Dit advies geeft zij aan de provincies, daar *'het uiteindelijk aan de provincies is om een stroom wel of niet aan te merken als afvalstof'*. De centrale overheid laat de bescherming van de volksgezondheid en het milieu, een grondwettelijke plicht, aldus over aan lagere overheden.....! Dit zou zo maar kunnen resulteren in allerlei verschillende regeltjes en eisen per provincie, waardoor *'de regels nog ingewikkelder'* worden. Maar kun je als centrale overheid dergelijke kerntaken überhaupt wel aan lagere overheden en andere instanties overlaten?

Een provincie als Noord-Holland, die Tata Steel ten koste van de omwonenden en het milieu jarenlang geen strobreedte in de weg legde en tengevolge waarvan de staalgigant gedurende een zeer lange periode nooit serieus in milieubescherpende maatregelen investeerde , wat bleek bij de mislukte overname door het Zweedse SSAB, moet onze volksgezondheid en het milieu gaan beschermen? Een Omgevingsdienst Noordzeekanaal, waarvan de Randstedelijke Rekenkamer stelt *'dat overheidsdiensten te veel handelen naar wat niet kan en onvoldoende kijken naar de mogelijkheden, die er wel zijn'*, moet gaan beslissen, hoe deze dienst met dampen / gassen als zijnde afvalstoffen zal omgaan en daarmee over onze volksgezondheid en ons milieu gaan waken? Instanties, waarvan de staatssecretaris in de casus Tata Steel zegt dat *'zij liever had gezien dat zij eerder hadden ingegrepen'*....! Dat belooft naar mijn bescheiden mening weinig goeds voor mens en milieu.



Dit blijkt bijvoorbeeld uit het gegeven dat er in de regio Amsterdam (ondanks GroenLinks) ten nadele van het milieu en de volksgezondheid nog geen enkele gesloten ontgassingsinstallatie door tegenwerking van deze overheidsinstanties (Provincie en Omgevingsdienst) van de grond is gekomen, hoewel het bedrijfsleven al jaren in staat is nagenoeg perfect functionerende ontgassingsinstallaties aan te bieden, waarmee ontgassing naar de vrije atmosfeer zouden kunnen worden voorkomen.

Het reeds in mei 2018 oprichten van een speciale Taskforce Ontgassen (waarvan de voorzitter vanwege de problemen rond Tata Steel opstapte), diverse publicaties van wetenschappelijke aard, de vele Kamervragen en reeds bestaande wetgeving hebben niets aan de status quo kunnen veranderen. Gesloten ontgassing worden nog steeds niet gestimuleerd en op 'het zich ontdoen van' dampen / gassen van gevaarlijke en zeer schadelijke stoffen (ook tijdens het laden) wordt niet gehandhaafd. Veel troep gaat gewoon de lucht in en de handhavende macht is hiervan volledig op de hoogte. Al jaren, zoals zij ook wist van de uitstoot door Tata Steel in IJmuiden .



Voorlopig zie ik in deze situatie, hoe dringend gewenst ook, geen verandering komen. De brief van de minister aan de taskforce zal de situatie alleen nog maar ingewikkelder maken. De minister volgt namelijk de definitie uit de Kaderrichtlijn Afvalstoffen : *'Bij afvalstoffen gaat het erom dat men zich ontdoet, voornemens is te ontdoen of moet ontdoen van de stof (gassen / dampen)'*. Zij gaat hiermee tegen de wens van de Tweede Kamer in. In de Kaderrichtlijn, de wet, wordt geen onderscheid gemaakt, hoe men zich 'ontdoet van een stof', wanneer dan wel waarheen. Dit zou volgens mij juridisch navolgende moeten betekenen:

- Een schip dat gevaarlijke en schadelijke dampen / gassen tijdens een open ontgassing naar de vrije atmosfeer uitstoot, ontdoet zich van gevaarlijke afvalstoffen, wat o.a. bij artikel 10.1 Wet Milieubeheer is verboden
- Een schip dat gevaarlijke en schadelijke dampen / gassen tijdens een 'open' belading naar de vrije atmosfeer uitstoot, ontdoet zich eveneens van gevaarlijke afvalstoffen, wat o.a. bij artikel 10.1 Wet Milieubeheer is verboden
- Een schip dat gevaarlijke afvalstoffen tijdens een gesloten belading afgeeft, ontdoet zich ook van gevaarlijke afvalstoffen. Het schip mag deze alleen afgeven aan erkende inzamelaars conform artikel 10.37 Wet Milieubeheer. Het 'zich ontdoen van deze afvalstoffen' door deze tijdens een belading aan een olieterminal af te geven is bij wet verboden, wanneer deze olieterminal niet als inzamelaar / verwerker is erkend (geen enkele olieterminal is erkend!!!!).
- Noch de brief van de minister noch de wet maakt verschil in de plaats, waar de ontgassingsinstallatie / dampverwerkinginstallatie (is hetzelfde qua werking) zich bevindt. Dit betekent dat alle eigenaren van een dergelijke installatie, ongeacht waar deze is gesitueerd, over dezelfde vergunningen dienen te beschikken (is nu niet het geval).



De wettelijke chaos ten gevolge van in mijn ogen onnavolgbaar, ministerieel handelen, aanrommelen door Onze overheid, wordt nog groter, want wat is nu de werkelijke, wettelijke status van gassen / dampen, waarvan de schipper zich nog niet heeft ontdaan? Het kan toch niet zo zijn dat deze status plotsklaps verandert, alleen omdat deze gassen / dampen het schip verlaten? Water in een drinkwaterleiding heet drinkwater. Ja toch? Verandert de status hiervan in

slootwater, wanneer het uit uw kraan stroomt? Afval in het vuilnisbakje in uw keuken krijgt toch ook niet pas de status van vuilnis, wanneer U zich hiervan ontdoet door uw kliko op het trottoir of aan de rand van de weg te zetten?

Het heeft er alle schijn van dat onze overheid het spoor geheel bijster is en zich weer in allerlei bochten wringt in de hoop er zo uit te komen. En dit al jaren ten koste van de gezondheid en het milieu. Het bewandelen van geitenpaadjes ten dienste van allerlei activiteiten is een specialiteit van Den Haag geworden, wat ook in de Stikstofaffaire bleek. Daarbij schuwt men het niet onwaarheden te verkondigen. Zo heeft Onze Minister herhaaldelijk beweerd dat zij op de Rijn het ontgassen niet kan verbieden. Dit is naar mijn mening niet waar. De Akte van Mannheim biedt in artikel 7 een mogelijkheid: de volksgezondheid komt namelijk door van het vrije verkeer gebruikmakende, ontgassende tankschepen in gevaar. Bovendien is het op zijn minst opmerkelijk te noemen dat Duitsland met dezelfde Akte in de hand wel ontgassingsverboden op de Rijn weet te realiseren.....!

Toch moet er een onomstreden, eenduidig antwoord op de vraag komen, welke status dampen /gassen aan boord van een tanker hebben, want mijn collega's en ik mogen conform artikel 55, Wet Milieubeheer, geen gevaarlijke afvalstoffen vervoeren, wanneer wij niet als vervoerder van deze gevaarlijke afvalstoffen zijn erkend. Ook mogen tankers deze gevaarlijke afvalstoffen nooit afgeven aan iemand, die niet wettelijk is erkend (geen enkele olieterminal is erkend). Tot slot moet volgens dezelfde wet worden geregeld dat de ontvangst van al deze gevaarlijke afvalstoffen in de vorm van dampen / gassen middels een S-formulier wordt bevestigd (ook bij beladingen). Ik ben zeer benieuwd met welke lumineuze, aan alle kanten rammelende oplossing Den Haag uit cognitieve onmacht nu weer komt.

De overeenkomst tussen Tata Steel en gassen/dampen uitstotende tankers beperkt zich niet alleen tot het overtreden van reeds bestaande wetgeving en andere regels, waardoor ernstige schade aan de volksgezondheid en het milieu wordt toegebracht. In beide gevallen is het optreden van de overheid eveneens op zijn minst zeer discutabel te noemen door niet stringent te handhaven en geen harde eisen aan (vooral) grote, machtige ondernemingen c.q. bedrijfstakken te stellen. In het geval Tata bleek dit laatste maar weer eens tijdens een digitale bijeenkomst, waarin een ambtenaar schoorvoetend ten overstaan van een grootgrondbezitter toegaf dat de boeren in de regio Zuid-Kennemerland aan de nieuwe stikstofregels moeten voldoen, maar dat deze regels niet gelden voor de staalgigant. Wetten en regels gelden toch voor een ieder? Het bewust scheppen van rechtsongelijkheid; strafbaar....of niet....?

In de binnenvaart is het niet anders. Sinds de jaren 70 van de vorige eeuw worden binnenvaarttankers (vergelijkbaar met de boeren in Kennemerland) wettelijk verplicht met een dampretourleiding uitgerust, opdat o.a. schadelijke en gevaarlijke dampen / gassen naar de wal kunnen worden afgevoerd en niet in het milieu belanden en de mensheid geen schade kunnen berokkenen. Nochtans zijn er nog steeds terminals, waar deze dampen / gassen uiteindelijk alsnog in het milieu terechtkomen (zoals de schadelijke stoffen bij Tata Steel), omdat de terminal 'er nog niet klaar voor is'!? Waarom zijn deze ondernemingen er na bijna 50 jaar nog steeds niet klaar voor?



In Ot en Sien taal mijn duidelijke mening : een deel van het bedrijfsleven heeft nooit serieus in de ontvangst van dampen / gassen ter bescherming van mens en milieu willen investeren, omdat het als een kostenpost wordt gezien, welke per saldo de nettowinst drukt (en daarmee de bonussen van de managers en de winst van de altijd schrapende aandeelhouders). Een ordinaire geldkwesitie ten koste van de gezondheid, de veiligheid en het milieu. Precies zoals Mr. Pieter van Vollenhoven en het FNV in een andere, mildere bewoording stellen.

Indien het bedrijfsleven echter keer op keer wéér uitvluchten zoekt niet te hoeven te investeren in beschermende maatregelen ten gunste van de gezondheid, de veiligheid en het milieu, dan wel niet wenst te betalen voor beschermende maatregelen, dan rest er slechts één mogelijkheid: een onverbiddelijke, wettelijke verplichting en een consequente, adequate handhaving (dus niet meer de andere kant opkijken)! Het is anno 2021 met de huidige wetenschap en technieken niet meer te verdedigen dat de mens en het milieu met medeweten en medewerking van Onze overheid uit puur financiële motieven geheel onnodig aan zeer schadelijke stoffen (waaronder kankerverwekkende stoffen) worden blootgesteld. Of bent U misschien die uitzondering op de regel, die dit wel kan rechtvaardigen?



Dit zou in mijn ogen moeten resulteren in het per direct hetzij uiterlijk m.i.v. 01 januari 2022 verbieden van ‘het zich ontdoen van dampen / gassen’ naar de vrije atmosfeer onder vrijwel alle omstandigheden (ook in het geval van een ‘open’ belading). Het naïeve geloof bij sommigen dat het CDNI-Verdrag binnenkort alle problemen zal oplossen, omdat daarin wordt bepaald dat de vervuiler betaalt, is voor Efteling-bezoekers; veel commerciële partijen zijn in de regel van nature nooit bereid voor iets te betalen, waar zij geen financieel voordeel van hebben. Menselijkheid, echte veiligheid en werkelijke bescherming van mens en milieu zijn oké, zolang het geen geld kost. Zo simpel is het en de praktijk wijst dit te vaak uit (niet alleen in mijn branche). Slechts rigoureuus ingrijpen kan het tij keren.

En het tij moet naar mijn mening over een breed front worden gekeerd. Het is namelijk niet meer uit te leggen dat boeren hun veestapel moeten inkrimpen, terwijl de onderneming, die de meeste stikstof uitstoot, niets hoeft te doen. Het is niet meer te vatten dat in het kader van de bescherming van de volksgezondheid en het milieu enerzijds de burger wordt ontmoedigd op diesel of benzine te rijden en/of wordt ontraden thuis de open haard te stoken, terwijl anderzijds miljarden kubieke meters gevaarlijke en zeer schadelijke stoffen vrijelijk door het bedrijfsleven, waaronder ook tankers, worden geloosd (niet alleen in de lucht, maar ook in ons drinkwater). Werkelijk elk verstandelijk vermogen te boven gaand is het verbaliseren van een schipper voor het schuren van een piepkleine boeing aan boord van zijn schip, gemeerd in een industriegebied, waarbij misschien 2 gram stof vrijkomt, maar mij niet te bekeuren voor het uitstoten van duizenden kubieke meters puur gif in een Natura 2000 gebied ! Dit noem ik de wereld op zijn kop zetten!!

Toen ik met het schrijven van deze open brief begon, was de situatie rond Tata Steel nog vrij 'rustig'. Inmiddels zijn er honderden aanklachten ingediend, diverse rechtszaken begonnen en heeft het RIVM een vernietigend rapport gepubliceerd. Dit is mede te danken aan de niet aflatende



aandacht voor dit onderwerp in de landelijke media. Helaas ontbreekt deze brede media-aandacht voor wat er in mijn bedrijfstak al decennia gebeurt, maar waarvan de helaas onzichtbare impact misschien wel groter is, dan die van de voormalige Hoogovens.

Hopelijk is het U duidelijk geworden, waarom ik de link legde tussen Tata Steel en mijn eigen werkomgeving. De vraag die als een rode draad door zowel het dossier Tata Steel als het dossier Dampen / Gassen uitstotende Schepen loopt, is: waarom handhaaft Onze overheid anno 2021 niet op deze grote, de (volks)gezondheid en het milieu bedreigende c.q. belastende thema's ?? Waarom kijken handhavers al jaren en jaren voortdurend massaal de andere kant op? Waarom wordt de burger onafgebroken door onze overheid iets op de mouw gespeld ? Waarom moet Nederland met zijn 'legale' ontgassingsroutes dienen als afvoerputje voor Duitsland en België, waar nauwelijks of niet kan worden ontgast? Waarom komt men pas in actie, wanneer de publicitaire druk niet meer kan worden genegeerd (zoals nu in het geval van Tata Steel, de Toeslagenaffaire of het Chromom 6 schandaal) ?



Voor mij is het antwoord niet zo moeilijk: incompetentie van beleidsmakers en het feit dat blijkbaar vrijwel alles in het teken van de economie staat; deze **moet** koste wat het kost blijven draaien en daarbij gaat Onze overheid bijna letterlijk over lijken (zieke wordende burgers en een totaal verziekte leefomgeving / milieu.....!

De gelukkig nog immer perfect functionerende onderzoeksjournalistiek, bijkans nog de enige bewaker van onze democratie, heeft inmiddels voldoende bewijzen geleverd, die deze hypothese staven. Als lezer mag U nu tot slot de vraag beantwoorden, of Onze overheid door haar gedrag eveneens 'opzettelijk de omgeving vervuult en moedwillig mens en dier schaadt' en daarmee strafbaar is...of niet...?

Amsterdam, 21 juni 2021
A.L.Quist

NB

Cursiveringen zijn citaten.

Noten :

- * Inmiddels heeft Mr. Ficq namens bijna 1100 burgers en 8 stichtingen aangifte tegen Tata Steel gedaan.
- ** In de Botlek is Greenpoint onlangs officieel begonnen met gesloten ontgassing.
- *** De brand bij Chemiepak te Moerdijk in 2011 en bij Esso Botlek in 2017 heeft onweerlegbaar aangetoond dat schadelijke stoffen niet altijd over zeer afstanden worden verspreid, zoals vaak wordt aangenomen (Hoeksche Waard en Voorne-Putten).
- **** Berekeningen afkomstig van enkele, internationale gasdeskundigen onder enig voorbehoud, daar temperatuur, dampdruk en Mol massa niet 100% exact bekend waren. Namen bij de schrijver bekend.



Bronvermelding :

- NRC, 19 mei 2021
- Website FNV, 20 mei 2021
- Binnenvaartkrant, 11 juni 2021
- Business Inside
- Staatscourant 70975, 23 december 2016
- Nederlands Dagblad, 16 april 2021
- Brief Minister I&W, 2021/9785
- Wetboek van Strafrecht
- Volkskrant, 29 januari & 04 juni 2021
- Knack.be, 29 mei 2021
- Stentor, 5 juni 2021
- Gezondheid.be : dossier milieuvervuiling
- Safety Data Sheet UN 3082 (stookolie)
- ADN
- Wet Milieubeheer
- De Gelderlander, 16 maart 2021



- Wet op de Economische Delicten
- Waterwet
- Kaderrichtlijn Afvalstoffen
- Natura 2000 Ministerie van Landbouw
- Trouw, 5 februari 2021
- NOS en RTL, 22 oktober 2020
- Rapport Randstedelijke Rekenkamer, 01/2021
- Internetsite Politie
- Aanhangsel v.d. Handelingen, 25 februari 2014
- Haarlems Dagblad, 11 februari 2021
- Wegenverkeerswet
- Wikipedia
- Site Openbaar Ministerie, Milieucriminaliteit
- Schuttevaer, 13 april 2021 & 17 december 2020
- Safety Data Sheet UN 1268 (nafta)
- Herziene Rijnvaartakte
- Recht.nl , Mr. Den Breejen
- Tweede Kamer, Algemeen Overleg Maritiem, 02 juni 2021, BSK 2020/103859
- Onderzoeksrapport Erasmus Universiteit, 14 maart 2018
- Wet Geluidshinder
- CDNI-Verdrag
- RWS Rapportendatabank
- NH Nieuws, 5 februari 2021
- Parool, 10 december 2019
- Pointer, 07 februari 2021
- NOS, 10 februari 2015
- Zembla documentaires
- Documentaire 'De Vuilnisman'
- De Hofbar, 23 februari 2021
- Algemene Wet Bestuursrecht
- Gevaarlijke Lading, Mr. Linda Hoeben
- Internet, diverse informatieve sites
- Voorlopig rapport RIVM IJmond 2021
- Site IL&T
- Boerenbusiness, 25 augustus 2017
- Activiteitenbesluit Milieubeheer

