

Evaluatieverslag thema-acties

# Ontgassen & Boord – boord overslag 2012

Binnenvaart Toezicht Regio Rijnmond



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Redacteur: BTR-Rijnmond  
4 november 2013



## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	5
1. Inleiding.....	7
2. Thema-acties .....	8
2.1. Doelstelling .....	8
2.2. Gebied .....	8
2.3. Scope thema-acties.....	9
2.4. Opzet, afstemming en coördinatie.....	9
3. Algemene bevindingen vanaf 2012.....	11
3.1. Bevindingen thema-acties boord/boord overslag .....	11
3.2. 3.2 Bevindingen thema-acties ontgassen.....	13
4. Bevindingen 2013 .....	15
5. Conclusies en Aanbevelingen.....	16



## Voorwoord

In het domein Vervoer over Water is recentelijk extra aandacht geweest voor de risico's -en veiligheids vraagstukken die spelen op binnenvaartschepen en op vaarwegen en in havens. Toezicht door de overheid wordt met groeiende belangstelling gevolgd door o.a. omwonenden, bestuurders en de branches zelf. Samenwerkende inspectiediensten en toezichthouders zijn zich dat terdege bewust en ook bij de zgn. speerpunt (thema)acties in de BTR-R, is deze aandacht gevoeld.

In dit verslag beschrijven we welke samenwerkingsacties ondernomen zijn m.b.t. de thema's "boord-boord" en "ontgassen". De conclusies en aanbevelingen zijn verwoord vanuit het handhavings -en toezicht perspectief over de veiligheid op het binnenvaartschip en de werknemers. Er worden geen uitspraken gedaan over gezondheidsvraagstukken die met name ontgassen met zich mee brengen. Het was niet eenvoudig om dit verslag in gezamenlijkheid op te stellen. Elke toezichthoudende dienst heeft zijn authentieke standpunten en doelstellingen. Zoeken naar en werken in gemeenschappelijkheid vergt tijd maar leidt uiteindelijk naar een vruchtbare samenwerking. De politieke aandacht die recentelijk rapporten van de Rijksoverheid extra kritisch volgde, heeft ook gezorgd voor vertraging van dit verslag.

De BTR partners in de regio Rijnmond hebben op een constructieve en professionele manier met respect voor elkaars standpunten, samengewerkt in deze thema acties. Er is, op een voor Nederland unieke manier, gebruik gemaakt van elkaars toezichtcompetenties- en inzichten. Partners kennen elkaar nu beter en weten welke verbeterpunten in de samenwerking er zijn. Bij nieuwe thema acties zal deze ervaring worden meegenomen en zich uitbetalen.

De bestuurlijke organen binnen domein Vervoer Over Water aspect schip, zullen met dit BTR verslag aanbevelingen kunnen doen aan beleidsmakers om waar nodig regelgeving aan te passen.

De resultaten van deze thema acties geven de BTR partners in de regio Rijnmond aanleiding om geïntensiveerde operationele aandacht te geven aan toezicht en opsporing op boord-boord en ontgas activiteiten in de havens en op de vaarwegen.

Want zoals een persbericht het samenvatte: "het moet en kan beter in de binnenvaart. "

Oktober 2013,  
Cees-Willem Koorneef  
Voorzitter BTR-Rijnmond





## 1. Inleiding

In 2011 worden de binnenwateren van Nederland opgedeeld in zes binnenvaart toezichtregio's (hierna te noemen BTR), waaronder de BTR-Rijnmond. De doelstelling van de BTR is vierledig, te weten:

- Het bevorderen van het nalevingniveau van de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid binnen de BTR.
- Het bevorderen van de eenduidigheid van optreden van de toezichthoudende (inspectie)diensten.
- Het inbrengen van 'couleur locale' op de landelijk bepaalde thema's.
- Het vergroten van de samenwerking en het onderlinge netwerk tussen de toezichthoudende (inspectie)diensten.

De deelnemers van BTR-Rijnmond zijn: Zeehaven Politie, Politie Landelijke Eenheid, DCMR, Divisie Havenmeester, havenmeester Moerdijk, Rijkswaterstaat, Openbaar Ministerie, Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) provincie Zuid- Holland en Agentschap Telecom)

De zes BTR's van Nederland komen samen in de Permanente Contactgroep Handhaving Binnenvaart (PCHB) van het domein Vervoer over water. In dit nationale samenwerkingsverband wordt gewerkt met geselecteerde landelijke handhavingspeerpunten. Aanvullend hierop kiezen de afzonderlijke BTR's regionale handhavingspeerpunten.

De start van de BTR-Rijnmond in 2011 vond plaats tijdens een informatiebijeenkomst ten behoeve van de participerende (inspectie)diensten. Zowel het management als de daadwerkelijk uitvoerende toezichthouders waren bij deze bijeenkomst aanwezig. De aanwezigen werd tijdens een workshop gevraagd aan te geven welke aan de binnenvaart gerelateerde activiteiten binnen de BTR-Rijnmond gekenmerkt werden door een hoog of verhoogd veiligheidsrisico. Hieruit bleek dat het ontgassen van binnenvaarttankschepen en boord-boord overslag als de twee grootste risico's in de regio Rijnmond werden gezien.

De BTR-Rijnmond pakte het signaal van de handhavers serieus op door voor 2012 de thema's boord/boord overslag van gevaarlijke stoffen tussen binnenvaart- en zeetankschepen het ontgassen van lege ongereinigde ladingtanks van binnenvaartschepen als regionale speerpunten aan te wijzen naast de landelijke thema's die binnen het COVW waren vastgesteld. Om de problemen op het gebied van deze thema's in kaart te brengen worden in 2012 een drietal verkennende thema-acties gehouden in de maanden april, juli en november. De thema-actie van de maand juli werd specifiek in die maand ingepland op verzoek van de DCMR, dit vanwege de hoge kans op stankklachten in de zomerperiode.

De resultaten van deze actieweken leidden ertoe dat de speerpunten boord/boord overslag en het ontgassen ook in 2013 door middel van thema-acties werden opgepakt, dit keer met de nadruk op de handhaving aspecten.

## 2. Thema-acties

### 2.1. Doelstelling

De thema-acties op boord/boord overslag en ontgassen kennen de volgende in het Basis Toezicht Plan van de BTR-Rijnmond benoemde primaire doelstellingen:

Korte termijn

- Gezamenlijk en eenduidig optreden door handhavers.
- Inzicht krijgen in:
  - Eventuele stankoverlast, piekbelastingen in uitstoot gevaarlijk stoffen.
  - In hoeverre de regels worden nageleefd bij ontgassen.
  - Hoe vaak worden stofnummers aangepast bij overladen naar ander binnenvaartschip en om welke stoffen gaat het?

Lange termijn

- Het terugdringen van geconstateerde problemen door middel van een intensief probleemgericht handhavingsbeleid.

Secundaire doelstellingen zijn:

- Het verkrijgen van inzicht in het veiligheidsniveau op binnenvaartschepen en het kennisniveau van de bemanning van deze schepen op basis van de vigerende wet- en regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Het zorgdragen voor een veilige woon- en werkomgeving in de regio Rijnmond (incl. Dordrecht) en bescherming van het aquatisch leefmilieu door direct toezicht en handhaving.
- Het opdoen van verdere praktijkkennis en het verkrijgen van inzicht in de diverse aspecten en knelpunten op het gebied van boord/boord overslag en het ontgassen van gevaarlijke stoffen.
- Het versterken van de samenwerking tussen de verschillende toezichthoudende (inspectie)diensten en het vergroten van het onderlinge netwerk.

Sanctionering vindt tijdens de thema-acties plaats door middel van processen-verbaal en officiële waarschuwingen.

### 2.2. Gebied

Thema-acties op boord/boord overslag en ontgassen worden gehouden in Rotterdam, Dordrecht (tot Moerdijk) en de tussenliggende rivieren. Het betreft specifiek:

- |                                              |                                     |
|----------------------------------------------|-------------------------------------|
| ▪ Het havengebied van Rotterdam en Dordrecht | ▪ De Dordtsche Kil                  |
| ▪ De Nieuwe Maas                             | ▪ Het Scheur                        |
| ▪ De Oude Maas                               | ▪ Gedeeltes van het Hollandsch Diep |
| ▪ De Nieuwe Waterweg                         | ▪ De Noord                          |



### 2.3. Scope thema-acties

#### *Boord/boord overslag*

Alle tankschepen die behoren tot de Europese binnenvaartvloot en die zich bezighouden met boord/boord overslag met zeevaartschepen van gevaarlijke stoffen vallen binnen de actiescope van dit thema.

#### *Ontgassen*

De scope van de thema-actie ontgassen betreft alle binnenvaartschepen onder Nederlandse of buitenlandse vlag die zich feitelijk bezig houden of hebben gehouden met het ontgassen van lege ongereinigde ladingtanks waarin zich gevaarlijke stoffen hebben bevonden zoals benoemd in hoofdstuk 3.2, tabel C van het ADN.

### 2.4. Opzet, afstemming en coördinatie

Voorafgaand aan de te houden thema-acties werkt een werkgroep bestaande uit de deelnemende diensten de thema's boord/boord overslag en ontgassen verder uit in een basistoezichtplan. Dit plan beschrijft hoe, wat en wanneer de thema-acties worden uitgevoerd. Ten behoeve van de acties worden controlelijsten opgesteld ter borging van een eenduidige registratiewijze van de controleresultaten door alle betrokken diensten. Tevens wordt afgesproken hoe de handhaving plaats gaat vinden en worden vanuit de werkgroep de thema-acties begeleid en geëvalueerd. In tussentijdse bijeenkomsten wordt, op basis van de geboekte resultaten, de ontwikkelde aanpak verder aangescherpt en waar nodig gewijzigd.

### 2.5. Samenwerking

Tijdens de thema-acties boord/boord overslag en ontgassen wordt binnen BTR-verband voor het eerst door de verschillende diensten een speerpunt gezamenlijk opgepakt en uitgewerkt met gebruikmaking van elkaars expertise, bevoegdheden en middelen. De verschillende vaartuigen van Rijkswaterstaat, de Divisie Havenmeester en politie worden onder het motto 'samen varen' ingezet. Tevens wordt gebruik gemaakt van een politiehelikopter, worden de FLIR camera <sup>1</sup> van DCMR en E-noses <sup>2</sup> ingezet en is er een monsternameploeg van ILT beschikbaar tijdens de acties.

Tijdens de thema-acties werken de betrokken partners nauw samen. Hieruit komen de volgende sterke punten naar voren:

- De deelnemende (inspectie)diensten hebben een goede samenwerking opgebouwd, waarbij men inzage in elkaars werkwijze heeft gekregen en eventuele verschillen op respectvolle wijze met elkaar worden besproken.
- Steeds duidelijker wordt waar de meerwaarde ligt in het wederzijds aanvullen op taken en verantwoordelijkheden.
- De deelnemende (inspectie)diensten weten elkaar ook los van de in deze notitie benoemde thema's steeds beter te vinden en zijn gemakkelijker aanspreekbaar.

---

<sup>1</sup> De FLIR-camera maakt dampen zichtbaar maken op de camerabeelden. In combinatie met de inzet van de politiehelikopter is het mogelijk om vanuit de lucht / op afstand ontgassende schepen te detecteren / signaleren. Voorbeelden hiervan zijn de opsporing van een lekkage bij de aansluitingen van flenzen op een schip en de gemaakte beelden van een ontgassend schip waarbij de dampen niet hoog de lucht ingingen, maar over het dek liepen.

<sup>2</sup> Met de e-nose wordt de luchtkwaliteit gemeten en geregistreerd. Het systeem wordt ook ingezet om dampen van gevaarlijke stoffen te registreren.

- Door de samenwerking zijn de contacten en de communicatie op operationeel en tactisch niveau sterk verbeterd.

De ervaringen tijdens de thema-acties maken de volgende gezamenlijk ontwikkelpunten inzichtelijk:  
Het verbeteren van de onderlinge afstemming ten behoeve van het minimaliseren van de verschillen in aanpak tussen de partners is noodzakelijk. Dit kan onder andere gebeuren door het (nog) duidelijker definiëren van de rollen, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de deelnemende (inspectie)diensten.

Het bewaken van de deelname / inzet conform het basistoezichtplan (dedicated capaciteit).

Het ontwikkelen van een eenduidig handhavings- en verbaliseringsbeleid.

Het continueren en verder uitbouwen van de onderlinge samenwerking.

### 3. Algemene bevindingen vanaf 2012

Uitgaande van de resultaten van de uitgevoerde inspecties tijdens de thema-actieweken, kan gesteld worden dat de veiligheid van de bemanning en omgeving niet altijd de prioriteit heeft. Veelvuldig wordt geconstateerd dat persoonlijke beschermingsmiddelen niet aanwezig zijn, of indien wel aanwezig niet of niet op de juiste manier worden gedragen. Ook is er sprake van constructieve onvolkomenheden zoals het ontbreken van vlamkerende roosters. Metingen op concentraties gevaarlijke stoffen worden niet of op onjuiste wijze uitgevoerd en gevaarlijke stoffen worden niet juist geclassificeerd (verkeerde gevaarnummer). Taalproblemen aan boord, veroorzaakt door het ontbreken van een gemeenschappelijke taal bij de bemanning, leiden tot risico's omdat de bemanning niet of onvoldoende begrijpt welke gevaarlijke stoffen geladen of gelost worden. Hetzelfde geldt voor het kunnen lezen en begrijpen van (veiligheid)checklists die aan boord gebruikt worden

De geconstateerde veiligheidsproblemen lijken vooral voort te komen uit het niet eenduidig of onjuist interpreteren van wet- en regelgeving, onwetendheid en/of gemakzucht. De betrokken toezichthoudende (inspectie)diensten beoordelen de situatie en omstandigheden met betrekking tot de activiteiten op het gebied van boord/boord overslag en ontgassen als dermate zorgelijk, dat de thema-acties in 2013 gecontinueerd worden.

#### 3.1. Bevindingen thema-acties boord/boord overslag

Tijdens de overslag van gevaarlijke stoffen moet de schipper voldoen aan de volgende wet- en regelgeving:

- Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS)
- International Bulk Chemical Code (IBC-code) t.b.v. zeeschepen
- ADN ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren, opgenomen in de WVGS en de RGZ
- De Wet Milieubeheer
- De Havenbeheersverordening Rotterdam
- Het Binnenvaart Politierglement.

De thema-acties boord/boord overslag zijn gericht op de overslag van gevaarlijke stoffen tussen binnenvaartschepen en zeevaartschepen. In 2012 worden de volgende resultaten geboekt:

*Resultaten thema-acties boord/boord overslag 2012*

<b>Boord/Boord overslag</b>	<b>Aantal</b>	<b>Percentage</b>
Bezochte schepen	80	
Schepen <i>met</i> onvolkomenheden	56	70,0%
Schepen <i>zonder</i> onvolkomenheden	18	22,5%
Schepen waarvan inspectiegegevens ontbreken	6	7,5%
Waarschuwingen*	102	
Proces Verbaal*	30	

*\* Een waarschuwing of proces verbaal kan betrekking hebben op meerdere feiten of overtredingen. De keuze van het afdoen van een feit of overtreding middels een waarschuwing of proces-verbaal wordt gemaakt door de handhaver.*

Het overgrote deel van de onvolkomenheden betreft het niet naleven van de regels zoals gesteld in de delen 2, 5 en 7 van het ADN (regelgeving ten behoeve van een veilig vervoer en overslag van lading).

Het betreft onder andere het niet gebruiken van de voorgeschreven staaltrossen, het niet of niet tijdig uitschakelen van elektrische apparaten, het niet of onvoldoende sluiten van accommodatie, het niet of niet correct afsluiten van niet gebruikte leidingen en het niet vrijhouden van de ladingzone zoals verplicht gesteld tijdens laden en lossen. Uit de gehouden thema-acties op boord/boord overslag blijkt dat het ADN op deze punten veelvuldig niet wordt nageleefd.

#### *Veiligheid bemanning*

De persoonlijke veiligheid van de bemanning laat op de gecontroleerde schepen te wensen over. Voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen worden 'vergeten' en de metingen van eventuele aanwezige gevaarlijke concentraties worden niet of verkeerd uitgevoerd. Deels betreft dit bewuste overtredingen, deels worden de overtredingen veroorzaakt door onvoldoende kennis bij de bemanning. Metingen vinden meer plaats voor de klant in het kader van productspecificaties dan dat ze voor de eigen veiligheid worden uitgevoerd. Feit is, dat het niet of niet correct uitvoeren van de metingen leidt tot onaanvaardbare risico's voor zowel de bemanning als de omgeving.

#### *Classificatie gevaarlijke stoffen – laad- en vervoersdocumenten*

Het komt veelvuldig voor dat schippers vanuit de opdrachtgever slechts een zeer beknopt laaddocument meekrijgen. Hierin wordt aangegeven dat de schipper het vervoersdocument op locatie op moet maken aan de hand van de op de overslaglocatie verkregen stoffeigenschappen en eventuele additionele informatie vanaf internet. Dit is vooral zorgelijk omdat een juiste classificatie van stoffen noodzakelijk is voor het bepalen het type binnenvaartschip dat de stoffen gaat vervoeren, het bepalen van de veiligheidsvoorschriften en het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen door de bemanning. Algemene zorg voor de veiligheid van bemanning en omgeving is daarom zeker aan de orde.

#### *Classificatie gevaarlijke stoffen – IBC versus ADN*

Zeeschepen moeten voor het vervoer van gevaarlijke lading voldoen aan de International Bulk Chemical Code (IBC-code), ofwel de internationale code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren. Het ADN, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren regelt, kent een specifiekere indeling van stoffen dan de ruim opgestelde IBC-code. Hierdoor moeten de gevaarlijke stoffen voor vervoer over de binnenwateren opnieuw worden gepositioneerd. Dit maakt het kiezen van de juiste positie erg lastig voor de schipper.

#### *Aanpassen van stofnummer bij overladen*

De classificatie van de stof bepaalt onder welke voorwaarden het product vervoert en overgeslagen mag worden. Door producten onder een andere vervoersnaam weg te schrijven kan een lichter vervoersregime worden gehanteerd, wat leidt tot een economisch voordeel en een groter veiligheidsrisico. Producten kunnen dan mogelijk vervoerd worden in een niet voorgeschreven type schip met bijbehorende inadequaat veiligheidsvoorschriften.

Het vermoeden bestaat dat het 'her classificeren' regelmatig voorkomt. Her classificeren van een stof is alleen van toepassing wanneer de samenstelling van een stof verandert Tijdens de controles zijn er echter geen voorvallen geweest die dit hebben kunnen bevestigen.

#### *Gebruik laadsteigers terminals*

Op het moment dat boord/boord overslag plaatsvindt vanaf een zeeschip dat ligt afgemeerd aan één van de laadsteigers van de overslagterminals worden discrepanties geconstateerd tussen de papieren werkelijkheid en de feitelijke omstandigheden. Overslagterminals zijn in deze gevallen actief bij de overslag betrokken, maar stellen op papier alleen hun steigers ter beschikking. In geval van problemen of calamiteiten kunnen zij zich hierdoor ten onrechte beroepen op het slechts faciliteren van de overslag door

middel van het ter beschikking stellen van de steigers. Hiermee worden de verplichtingen en verantwoordelijkheden op het gebied van boord-boord overslag van de terminals onvoldoende duidelijk.

### 3.2. Bevindingen thema-acties ontgassen

Een schip dat vloeibare gevaarlijke lading heeft vervoerd moet, voor het opnieuw laden van gevaarlijke stoffen, de ladingtanks ontgassen, schoon en droog maken. Dit gebeurt op de volgende manieren:

- De ladingtanks ontgassen ofwel de ladingrestanten uitdampen naar de vrije atmosfeer via de voorgeschreven inrichtingen / openingen aan boord.
- Het wassen van de tanks met behulp van een tankwasinstallatie, waarna het waswater wordt afgeven bij een havenontvanginstallatie of afvalverwerker. Bij afgifte van het waswater ontvangt de schipper een formulier ten bewijze van de feitelijke afgifte.

Het ontgassen van ladingtanks gebeurt onder strikte voorschriften, die beschreven staan in paragraaf 7.2.3.7 van het ADN. Deze voorschriften hebben onder andere betrekking op het waarborgen van een veilige situatie voor de bemanning aan boord van binnenvaarttankschepen.

Ontgassen kan zowel varend als stilliggend plaatsvinden. Stilliggend ontgassen kan alleen met toestemming van de bevoegde autoriteit. In de haven van Rotterdam is dit de Havenmeester, voor de overige wateren is dit Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft in Nederland geen plaatsen aangewezen waar stilliggend ontgassen mogelijk is. In Rotterdam is hiertoe de Geulhaven toegelaten.

Bij het ontgassen komen gevaarlijke dampen in de atmosfeer. Deze dampen kunnen, afhankelijk van de weersomstandigheden, over het dek van het binnenvaartschip worden verspreid. Strikte naleving van de veiligheidsvoorschriften is daarom voor de omgeving van het schip en de bemanning een absoluut vereiste.

De eerder genoemde wet- en regelgeving stelt voor het stilliggend mogen ontgassen een maximale concentratie uitstroom van gassen. Deze voorwaarden zijn gesteld voor de veiligheid van bemanning en omgeving.

Bij het ontgassen van ladingtanks zijn de volgende voorschriften/wetten van toepassing:

- Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS)
- ADN → vervoer gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (opgenomen in de WVGS)
- Havenbeheersverordening Rotterdam
- Binnenvaart Politierglement

Resultaten thema-acties ontgassen 2012

Ontgassen	Aantal	Percentage
Bezochte schepen	27	
Schepen <i>met</i> onvolkomenheden	21	77,8%
Schepen <i>zonder</i> onvolkomenheden	4	14,8%
Schepen waarvan inspectiegegevens ontbreken	2	7,4%
Waarschuwingen*	42	
Proces Verbaal*	18	

\* Een waarschuwing of proces verbaal kan betrekking hebben op meerdere feiten of overtredingen. De keuze van het afdoen van een feit of overtreding middels een waarschuwing of proces-verbaal wordt gemaakt door de handhaver.

Voornaamste constatering met betrekking tot de thema-acties op het gebied van ontgassen is, dat de in paragraaf 7.2.3.7 van het ADN beschreven voorschriften met betrekking tot ontgassen niet of onvoldoende worden nageleefd. Voorbeelden hiervan zijn onder andere het niet of te laat verrichten van metingen, het niet of niet correct registreren van metingen, het niet sluiten van bijvoorbeeld tankdeksels, vlamkeringen en ramen tijdens ontgassen en het onbeschermd of zonder de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen aanwezig zijn van de bemanning in de ladingzone tijdens het ontgassen.

#### *Gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen*

Persoonlijke beschermingsmiddelen worden niet of verkeerd gebruikt. Zo worden adembeschermingsapparaten meermaals of voor langere tijd gebruikt en in sommige gevallen worden zelfs de verkeerde adembeschermingsapparaten gebruikt. Ook gasmeters worden in veel gevallen niet correct gebruikt, waarbij het voorkomt dat meters niet zijn gekalibreerd. De oorzaak van dit alles is deels te herleiden tot problemen met de praktische uitvoerbaarheid van de vigerende wet- en regelgeving op dit gebied en deels te herleiden tot het onzorgvuldig uitvoeren van de geldende procedures.

#### *Technische onvolkomenheden*

Technische onvolkomenheden aan boord van de gecontroleerde binnenvaartschepen variëren van het ontbreken van vlamkerende roosters (vereist veiligheidsuitrustingsstuk van de ladingtank tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen) tot ontsnappende dampen door slechte pakkingen of de afwezigheid van isolatievezels bij snelafblaasventielen. Opvallend controleresultaat tijdens de thema-acties is, dat de metingen primair ten behoeve van de ladingontvanger worden verricht en niet of slechts secundair vanuit het belang van de veiligheid van de bemanning en de directe omgeving.

#### *Registreren metingen*

Uit de controleresultaten blijkt dat metingen van concentraties gevaarlijke stoffen vaak niet of niet correct worden uitgevoerd. Meetgegevens worden niet, niet volledig of niet correct genoteerd, hetgeen betekent dat documenten valselijk worden opgemaakt. Maximaal toegestane gasconcentraties kunnen hierdoor gemakkelijk worden overschreden.

#### *Uitstoot gevaarlijke dampen*

Een van de doelstellingen van de thema-actie ontgassen is het inventariseren van piekbelastingen in uitstoot van gevaarlijke dampen door ontgassende schepen, door het uitvoeren van metingen aan boord en rondom ontgassende schepen en stankklachten van omwonenden.

Door gebrek aan capaciteit bij de BTR partners is hier geen invulling aan gegeven.

#### **4. Bevindingen 2013**

De thema-acties in 2012 zijn vooral inventariserend van aard geweest en hebben een inkijk gegeven in de grootte van de risico's die de activiteiten op het gebied van ontgassen en boord/boord met zich meebrengen. De uitkomsten van 2012 hebben de BTR-Rijnmond doen besluiten voor 2013 de thema's boord/boord overslag en ontgassen te continueren, waarbij het zwaartepunt vooral ligt op het gezamenlijke handhavende optreden op genoemde thema's.

Op het moment van opstellen van dit verslag heeft de BTR-Rijnmond in 2013 drie tweedaagse acties uitgevoerd. Tijdens deze acties is stringenter handhavend opgetreden, hetgeen zich direct heeft vertaald in het verhoogd aantal uitgeschreven processen verbaal op met name het thema ontgassen. Duidelijk is, dat de thema-acties in 2012 niet direct hebben geleid tot minder overtredingen of een meer veiligheidsbewustzijn in 2013. Daarom blijven de thema's ontgassen en boord/boord overslag de aandacht hebben in BTR-Rijnmond. Zo worden na 2013 de controles op ontgassen en boord/boord overslag opgenomen in het reguliere inspectieproces.

## 5. Conclusies en Aanbevelingen

Het aantal tijdens de thema-acties uitgevoerde inspecties is beperkt, wat het lastig maakt op basis van de resultaten een sluitend representatief beeld te schetsen. Desondanks kan gesteld worden dat de resultaten van de thema-acties de bestaande indruk bij de toezichthoudende (inspectie)diensten omtrent de hoogrisico situaties en gevaarstelling op het gebied van boord/boord overslag en ontgassen in belangrijke mate hebben versterkt. Opvallend gegeven is dat tot op heden geen vermindering van geconstateerde feiten op de benoemde thema's kan worden geconstateerd; de problematiek lijkt onverminderd voort te duren.

Hieronder worden de volgende conclusies weergegeven met daarbij geformuleerde aanbevelingen:

- Het nalevingniveau van het ADN en andere vigerende wet- en regelgeving is laag. Dit maakt stringenter toezicht op de naleving van wet- en regelgeving met betrekking tot boord-boord overslag en ontgassen noodzakelijk.  
*Aanbeveling:* Het intensiveren van de handhaving op de naleving van de wet- en regelgeving rondom het ontgassen van binnenvaarttankschepen en boord/boord overslag is noodzakelijk.  
Aanbevolen wordt te komen tot een inbedding van de tot op heden thematisch vormgegeven aanpak op boord/boord overslag en ontgassen in de structurele operationele aanpak van de toezichthoudende (inspectie)diensten binnen de BTR-Rijnmond.  
*Aanbeveling:* Het opzetten van een meld- en opvolgprotocol op de genoemde thema's is noodzakelijk.
- De diversiteit aan overtredingen is groot en de geconstateerde overtredingen brengen onaanvaardbaar hoge veiligheidsrisico's voor bemanning en omgeving met zich mee.  
*Aanbeveling:* Om piekbelasting bij ontgassen inzichtelijk te kunnen maken zou het praktisch en financieel mogelijk moeten zijn om het E-nose netwerk uit te breiden en de FLIR-camera's structureel in te zetten ten behoeve van het fysiek waarneembaar maken van de geconstateerde problematiek op het gebied van ontgassen en boord/boord overslag.  
*Aanbeveling:* Het ontwikkelen van een voorlichtingsprogramma over de veiligheidsaspecten en – gevaren op het gebied van boord/boord overslag en ontgassen. De door de FLIR-camera gemaakte beelden van de dampen die vrij (kunnen) komen bij het ontgassen, kunnen hierbij ter illustratie worden gebruikt.  
*Aanbeveling:* Het in samenwerking met branche en overheid onderzoeken van de mogelijkheid om te komen tot een algemeen verbod op ontgassen.
- De relevante wetgeving op het gebied van zee- en binnenvaart sluit onvoldoende op elkaar aan. Dit komt vooral tot uiting bij de classificatie van gevaarlijke stoffen en is één van de hoofdoorzaken waarom de vereiste vervoersdocumenten niet in orde blijken te zijn.  
*Aanbeveling:* Het realiseren van een nadere uitwerking van de relevante wet- en regelgeving, onder andere ter borging van de complementariteit.
- Verdere visieontwikkeling ten aanzien van een gezamenlijke en eenduidige aanpak van de thema's boord/boord en ontgassen is noodzakelijk.  
*Aanbeveling:* 'Blinde vlekken' op het gebied van de thema's boord/boord overslag en ontgassen zijn benoemd. Daar waar binnen de toezichthoudende (inspectie)diensten kennis of ervaring ontbreekt, moet deze binnen het samenwerkingsverband van de BTR-Rijnmond worden aangevuld.



Op het gebied van samenwerking en informatiedeling wordt het volgende geconcludeerd:

- De samenwerking tussen de diensten is beter geworden. De diensten weten elkaar beter te vinden, hebben meer inzicht in elkaars werkwijzen gekregen.
- Er is onvoldoende objectieve informatie beschikbaar / er wordt onvoldoende inspectie-informatie met betrekking tot de benoemde thema's geregistreerd en gedeeld over zaken als aantallen en gegevens relevante schepen, hoeveelheden en soorten gevaarlijke stoffen, incidenten etc. Verbetering van informatie-uitwisseling maakt gezamenlijk en eenduidig handhaven beter mogelijk.

*Aanbeveling:* Het koppelen en vullen van de informatiesystemen van de deelnemende (inspectie)diensten is noodzakelijk om de noodzakelijke informatie gestuurde inzet te realiseren. De voorzitter BTR-Rijnmond wordt in de lijn BTR-PCHB-COVW verzocht in te zetten op deze koppeling.

- De ervaringen van de thema-acties bevestigen de noodzaak tot verdere samenwerking van de toezichhoudende (inspectie)diensten binnen het BTR-Rijnmond gebied.

## Bijlage: Overzicht onderwerpen waarschuwingen (WS) en proces verbaal (PV)

	totaal 2012				totaal 2013			
	boord-boord		Ontgassen		boord-boord		Ontgassen	
	WS	PV	WS	PV	WS	PV	WS	PV
Geen PBM's	4		4		4			
geen metingen verricht				1	1			
Vals meetwaarden aangeleverd			1					
Metingen door een niet deskundige verricht		1	1	2				
Meetwaarden niet vastgelegd		1	3	4	4		1	
Op verkeerde plaats gemeten	3		1			1		
Meetwaarden te hoog			3			1		
Metingen niet op juiste tijdstippen uitgevoerd	1		2	1				
Verkeerde gasmeter gebruikt				1				
Gasdetectie niet gebruikt						1		
Gasdetectiemeter niet in orde	1					2		
Werking gasmeter onbekend	1		1					
Niet gekalibreerde gasmeters gebruikt		1						
Certificaat gasmeter niet aan boord	1							
Rode groep niet uit		4	1					1
Rode groep niet volledig	1		2		1		1	
Rode groep niet gemerkt						1		1
Open ramen en deuren	2	4	2	1		1	1	
Airco niet intrinsiek	1	1						
Ongekeurde acculader		1						
Overdruk niet functioneel	1	1	1		1	2		
Uitstroom boven 50% LEL								
afsluiters en flenzen open						1		
Geen vluchtweg								1
Vluchtweg niet in orde	8							2
Geen noodstop	1							3
(2e) noodstop op verkeerde plaats	1							
verboden voorwerp(en) in ladingzone	6		3					2
Geen dampretour aangesloten	5	1						1
Geen lekbak onder manifold	2							
Lekke uitlaat								1
Geen (juiste) communicatie	4						1	
Geen aardkabel aangesloten	1							1
Geen gezicht bad / niet gereed	1						1	

	totaal 2012				totaal 2013			
	boord-boord		Ontgassen		boord-boord		Ontgassen	
	WS	PV	WS	PV	WS	PV	WS	PV
Gebruik van verkeerde filterbussen			1					1
Verkeerde filterbussen aan boord	1							
Geen deskundige aan boord			1				1	
Geen permanente toezicht aan boord	1		1					
Geen (juiste) ADN aan boord		1						1
Probleem vervoersdocument / niet in orde	1	1				1		
Stoffenlijst niet conform ADN 2013								1
Onjuiste vervoersdocumentatie	1	1						
Onduidelijke / onjuiste classificering	8	3	2	1				
Geen stofnaam vermeld op checklijst	1							
te laden stof niet conform certificaat van goedkeuring	1							
Niet afgemeerd met staaltrossen	3	3						
Nooddouche niet gebruik gereed	1	2						
Geen spray-shields geplaatst								1
Brandslang niet gebruik gereed	1							
Niet gebruikte brandkranen open	4							
Slangencertificaten niet conform slangen	1							
Geen boord-boord checklijst opgemaakt	2							
Butterwash-, monsternamepoort open	5	1						
Flens van retourslang niet goed vast	1							
Landing tanks niet (goed) gesloten	2			1				
Vlamkerende inrichting open / ontbreekt		1	3	1				
Drogen van tanks met open tankdeksel (na wassen)			3					
Drogen via detonatiepotten met vlamkerende inrichting			1					
Geen deskundige (VCA) aan de wal	1							
Opleidingsplan terminal niet in orde	1							
Ten onrechte kegel voeren	1							
Geen kegel geplaatst	1	1						
Kegels slecht zichtbaar			1					
Geen toestemming voor ontgassen		1		1				
Morsing tijdens laden		1						
Varend ontgassen van benzine		1						
<b>Totaal</b>	<b>83</b>	<b>32</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>17</b>

