



Oplossing voor fosfidegevaar

Het gassen van zeecontainers is geen gezond werkje. Na het gassen blijven er bovendien zakjes met resten fosfide achter die niet prettig zijn voor mens en milieu. Toen AVR Rijnmond dit schadelijke afval vorig jaar niet meer kon verwerken, hadden de toezichhouders een probleem. Amsterdam bedacht (bijna) een oplossing.

Fosfine, ook bekend als fosforwaterstof, is een kleur- en geurloos gas dat irriterend werkt op de luchtwegen; longoedeem en bevrozing kan veroorzaken; het centraal zenuwstelsel, het hart- en bloedvatstelsel en lever en nieren kan aantasten; en uiteindelijk bewusteloosheid of de dood kan veroorzaken.

Fosfideverbindingen worden gebruikt om ratten, kevers en ander ongedierte geen kans te geven in bijvoorbeeld graan en cacao dat per schip wordt

vervoerd. De verbindingen reageren met vocht (uit de lucht) en vormen fosfinegas. Als de gassing eenmaal begint, kan die niet meer worden gestopt. Uitgewerkte 'sleeves' met fosfideresten moeten worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Het schadelijke afval ging altijd naar de draaitrommeloven van AVR in Rotterdam omdat de fosfide alleen daar mocht worden verwerkt. In januari 2005 werd die oven echter gesloten.

Duitslandroute

De enige legale mogelijkheid daarna was afvoer naar een Duits bedrijf, maar omdat het bij sommige overslagbedrijven en verwerkers in Rotterdam, Amsterdam, Delfzijl en Zaandam om slechts een kleine hoeveelheid afval gaat, is dat financieel niet aantrekkelijk. De kans was dan ook groot dat veel bedrijven het spul illegaal zouden afvoeren. Officieel was er in de Amsterdamse haven geen vergunde opslag voor fosfidesleeves, maar daar was wel een creatieve mouw aan te passen. Inzamelaars van scheepsafval vroegen een vergunning aan met ontheffing voor gevaarlijke stoffen. Die ontheffing maakte het mogelijk de fosfideresten maximaal 30 dagen aan boord van een

schip te bewaren. „Alleen als dat schip aan de kade van het bedrijf lag, viel deze tijdelijke opslag onder de milieu-vergunning en mocht er ook worden gecontroleerd op grond van de inrichtinggebonden vergunning”, verduidelijkt Mariëtte Smit van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van Amsterdam de onduidelijke gedoog-situatie. „Medewerkers in de haven waren er ook niet blij mee. Ze vrezen voor hun gezondheid en willen duidelijk hebben wat wel en niet kan.”

Toen Smit een vergunningaanvraag kreeg van een bedrijf voor de open overslag van gevaarlijk scheepsafval bleek dat er eigenlijk geen bruikbaar alternatief was voor de 'Duitslandroute'. „Dit bedrijf heeft vestigingen in Rotterdam en Amsterdam en wilde het afval per schip en met vrachtwagens ophalen en op eigen terrein opslaan om het later naar een verwerker te vervoeren.” Het bedrijf heeft een inzamelvergunning van VROM, een contract met een verwerker en had een schip dat op basis van het Marpol-verdrag was aangewezen door het Havenbedrijf. „Men voldeed aan alle eisen, maar omdat er ook fosfideresten zouden worden verwerkt, kwamen we in een impasse.”

Onderhandelen

Daarom nodigde ze de cacaobranche, de provincie Noord-Holland, de VROM-Inspectie en de Arbeidsinspectie uit om samen een praktische oplossing te zoeken. „Het was tenslotte een gezamenlijk probleem: door een gat in de wet voor specifiek dit afval is het ook niet goed te handhaven.” De partijen schoven met elkaar aan tafel en onderhandelden over voorschriften voor acceptatie, opslag overslag en afvoer van fosfide. Smit: „Er is veel gemaaid en gesteggeld, maar uiteindelijk lag er een pakket strenge voorschriften waarmee iedereen kan leven.” Ook voor de ontvangers van fosfide, zoals cacao-bedrijven, zijn voorschriften

opgesteld. André Duvivier van cacao-veem Cotterell blijkt enthousiast.

„Heel goed dat de gemeente en VROM met ons de praktijk bespraken voordat de regelgeving weer uit den hoge op ons zou neerkletteren. Nu zijn er in goed overleg duidelijke voorschriften opgesteld waar we ook achter staan.” Duvivier vertegenwoordigt zes zogenoemde Amsterdamse vemen. Daar wordt de cacao na de grote oversteek ontvangen en ingeladen voor vervoer naar afnemers of opgeslagen voor de chocoladetermijnmarkt. Duvivier schat de hoeveelheid 'cacao-bewegingen' in de Amsterdamse haven op zo'n 675.000 ton per jaar. Daarnaast ligt er zo'n 220.000 ton opgeslagen. Volgens hem is voor het gassen van een gemiddelde container, 'een twintigvoetertje', ongeveer vijftien gram fosfide nodig. „Wij krijgen hier zo'n driehonderd gram per week binnen. Maar een groot schip kan wel tientallen kilo's bevatten.” Volgens Duvivier hield een deel van de bedrijven zich niet aan de regels toen de trommeloven van AVR dicht ging. „Vast niet iedereen bracht het naar Duitsland. De geruchten zijn dat het soms gewoon bij het vuilnis werd gestopt.”

Geen water

Duvivier denkt dat de wetgever onvoldoende heeft nagedacht over veilige verwerking van gegaste ladingen. „De overheid weet het soms ook niet. Er was in Nederland officieel geen enkel bedrijf dat het mocht hebben.” Smit vult aan: „Het is ook moeilijk te controleren. In onze havens wemelt het van dat spul, in zeecontainers, onder pallets geplakt, tussen zakken, of gewoon los in loodsen of ruimen. Het is lastig te vinden in de gigantische opslaghallen met stapels pallets tot in de hemel. Handhavers zoeken bovendien liever naar onvergund opgeslagen goederen dan naar zakjes fosfide.” In Amsterdam worden nu alle vergunningen van cacao-bedrij-

ven aangepast: er moet een veilige opslagplaats zijn voor aangetroffen fosfideresten en een contract met de erkende inzamelaar die het vervolgens naar Duitsland brengt ter verwerking. Daarnaast moeten ze voldoen aan allerlei aanvullende bepalingen, waarvan de meest logische is: bij brand niet blussen met water. De VROM-Inspectie informeert andere gemeenten met zeehavens, zodat ook daar de vergunningen worden aangepast. Smit: „De afspraak is dat er nu landelijke geen '30 dagen ontheffingen' meer worden verleend voor tijdelijke opslag.” Inzamelaar Bek en Verburg heeft inmiddels een vergunning voor het 'accepteren, opslaan, overslaan, opbulken en afvoeren' van fosfide. Het afval moet buiten worden opgeslagen in een lekvrije container met ventilatie en een opening voor het meten van gas. Accountmanager Henk Kwakernaak: „De fosfideresten gaan nu niet meer direct naar Duitsland, maar wij zamelen in tot we een economisch rendabele hoeveelheid hebben. Het gaat om relatief kleine hoeveelheden: een paar honderd kilo per maand.” En toen alle problemen waren opgelost, kwam uit Duitsland de melding dat een partij fosfide de draaitrommeloven heeft beschadigd. Smit: „Zij willen het dus niet meer hebben. Gelukkig kan het ook nog naar een andere oven in Duitsland en eentje in Frankrijk. Maar intussen proberen we wel samen met het bedrijfsleven, VROM en de KLPD een alternatief te vinden. Er lijken technische mogelijkheden te zijn fosfide zelf onschadelijk te maken. Dat gaan we onderzoeken.”

Nadere inlichtingen:

De standaardvoorschriften van het 'fosfidebesluit' om vergunningen te actualiseren zijn op te vragen bij de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van Amsterdam: Mariëtte Smit, tel. 020 - 551 39 06, m.smit@dmb.amsterdam.nl

Tekst: Joost Swanborn

Foto: Marco Bakker