

DI 1934/7



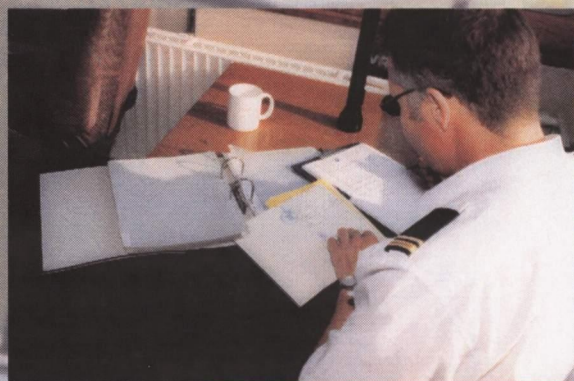
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Bibliotheek

Nr. VV2080-18 ON

WI: 193447

Vernieuwde Controlestaat Scheepsmilieucontroles



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



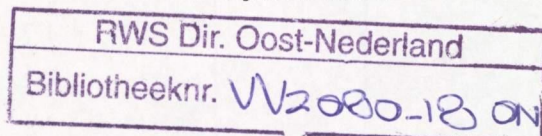
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Tel. 026 - 3688355

Bibliotheek

naam	afd.	retour	paraaf

S.V.P. TIJDIG VERLENGEN



1 Inleiding

De directies Oost-Nederland, Utrecht en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat voeren al enige jaren scheepsmilieucorolles aan boord van binnenvaartschepen uit. Toezichthouders van Rijkswaterstaat gebruiken hierbij een controlestaat. Die controlestaat heeft verschillende functies:

- het uniformeren van de aanpak binnen de diverse directies van Rijkswaterstaat;
- een checklist voor het langslopen van de controle-onderdelen;
- het verzamelen van informatie, zowel voor de directe handhaving als voor het management.

Inmiddels is al veel ervaring opgedaan met de huidige controlestaat. Daarbij was de behoefte ontstaan de staat 'tegen het licht te houden' en te toetsen aan de huidige wensen en inzichten. Het Wvo Contactteam heeft daarom Jan Stap Onderzoek & Communicatie gevraagd een vernieuwde controlestaat op te stellen in samenspraak met een klankbordgroep. Gerard Hendriks van directie Oost-Nederland was projectbegeleider.

Bij het vernieuwingsproces zijn de volgende aandachtspunten meegenomen:

- onderwerpen die nu al bij de controles aan bod komen, maar niet op de huidige controlestaat staan;
- wensen en ideeën die toezichthouders in het recente verleden al hebben geuit;
- de aanbevelingen die Jan Stap in het kader van een andere opdracht heeft gedaan aan directie Utrecht;
- de eisen die voortvloeien uit de uitwisseling van controlegegevens met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en het KLPD;
- nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen in milieubeleid en -wetgeving.

In het nieuwe ontwerp hebben we ook sterk rekening gehouden met de nieuwste inzichten van het RIZA, zoals verwoord in het rapport 'Handhaving Diffuse Bronnen: een model voor de beroepsbinnenvaart'. Concreet is een eerste praktische invulling gegeven aan de integratie van een zogenaamde milieuprestatie-index in de controlestaat.

2 Aanbevelingen van het RIZA

Diffuse bronnen hebben de aandacht van Rijkswaterstaat. De binnenvaart vormt met zo'n 10.000 schepen een diffuse bron van waterverontreiniging. Het bijzondere aan deze diffuse bron is dat toezichthouders 'te water' persoonlijk contact hebben met een aanzienlijk deel van de binnenschippers. Mede daarom heeft Ingrid Zeegers van het RIZA de binnenvaart als model gekozen voor haar verkenning voor een effectieve handhaving. Niet 'van diffuse bronnen', zoals de titel van haar rapport zegt, maar ter beperking van deze diffuse bronnen.

Uit haar veldonderzoek kwam naar voren dat de huidige wijze van handhaving niet gericht is op 'verinnerlijking' van goed gedrag, maar op het afdwingen van goed gedrag. Maar omdat de pakkans van overtreding op het water klein is, is afdwingen niet echt mogelijk. Juist

het stimuleren van verinnerlijking zou leiden tot een meer effectieve handhaving.

Maar wat betekent dat nu concreet: verinnerlijking? Hoe bereik je dat? Uit literatuuronderzoek concludeert Ingrid Zeegers onder andere dat er vier stappen moeten worden gezet:

- verkrijgen van inzicht in de gedragsmotieven van de doelgroep;
- feedback van en naar beleid;
- gedragsbeïnvloeding tijdens de controles zelf;
- strategische communicatie over resultaten van de controles.

De controlestaat is een hulpmiddel om de laatste twee punten concreet te maken. Ingrid Zeegers geeft aan dat het van belang is objectieve feedback aan de schipper te geven over het resultaat van de controle. Die feedback zou de vorm kunnen krijgen van een 'milieuprestatie-index'. De milieuprestatie-index moet dan een objectieve vergelijkbare indruk geven van 'hoe goed een schipper het doet'. Op termijn, als voldoende gegevens zijn verzameld, zou per type schip van diverse leeftijdscategorieën het gemiddelde indexcijfer kunnen worden berekend. Een toezichthouder kan dan de schipper tonen hoe hij het doet ten opzichte van vergelijkbare collega's.

Bij de feedback hoort ook zowel belonen als straffen van goed en slecht gedrag. Dat belonen beter werkt dan straffen lijkt een open deur, maar toezichthouders willen niet graag als een soort schoolmeester rapportcijfers uit gaan delen of een schipper over de bol aaien. Maar tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroep voor het vernieuwde controleformulier bleek dat het geven van feedback en beloning wel uitvoerbaar is, mits het concreet en objectief is. Daarom is een eerste aanleg een lijst met mogelijke onderwerpen samengesteld, die zijn ontleend aan de SMP-actiekaarten met drie stippen. Daaruit heeft de klankbordgroep de meest geschikte, haalbare en objectief beoordeelbare onderwerpen gekozen. Welke dat zijn, is te lezen in paragraaf 3.3.

3 Wat is er veranderd en waarom?

In de volgende paragrafen komt ter sprake wat we hebben geschrapt, veranderd of toegevoegd aan de controlestaat.

3.1 Wat hebben we weggelaten

Overbodige of niet meer zinvolle onderdelen hebben we geschrapt. Zie onderstaande tabel.

onderdeel	waarom weggelaten
brandmerknummer	het scheepsnummer maakt het brandmerknummer overbodig
soort schip	aanwezig in IVR-bestand
eigenaar	aanwezig in IVR-bestand
waladres	aanwezig in IVR-bestand
postcode	aanwezig in IVR-bestand
woonplaats	aanwezig in IVR-bestand

onderdeel	waarom weggelaten
herkomst	was relevant, omdat voor onderdoorvaart van bruggen op bepaalde routes geballast moest worden. Omdat veel bruggen zijn verhoogd, is ballasten minder vaak nodig. Te weinig om de vraag routinematig te stellen.
bestemming	zie bij herkomst
kilometerraai	is niet relevant
gemeente	is niet relevant. Bij een proces-verbaal noteren we het wel; niet op de controlestaat, maar in het proces-verbaal zelf.
controledienst	kan door Wvo-Schip zelf gegenereerd worden
waarschuwing	Als we een waarschuwing geven, noteren we altijd de afspraken en merken het schip aan voor hercontrole.
bouwjaar	aanwezig in IVR-bestand
motorvermogen	aanwezig in IVR-bestand
totale kosten vorig jaar	is niet meer relevant vanwege indirecte financiering
geeft u ook het water uit de bilges af	uit de analyse van controlegegevens blijkt dat bijna alle schippers 'ja' antwoorden. Uiteraard kan een toezichtouder bij twijfel deze vraag wel stellen, maar routinematig is niet meer nodig.
brochure uitgereikt	deze vraag had betrekking op een brochure van VROM die al jaren niet meer beschikbaar is. De SAB heeft de voorlichtende rol van VROM overgenomen, met de distributie van het Scheepsmilieuplan en diverse aan scheepseigenaren toegestuurde voorlichtingsfolders.

3.2 Wat is aangepast

- Het aantal bladen van de controlestaat is teruggebracht van 3,5 naar 2,5. De staat is bewust compacter gemaakt door overbodige vragen te schappen en minder witruimte om de vragen heen te gebruiken.
- De oude staat heeft liggend blad, dat de toezichthouders als lastig invulbaar ervaren. Door een verbeterde vormgeving en iets andere vraagstelling past alles nu op een staand A4-formaat.
- Op de oude staat stonden een paar vragen dubbel. Doublures zijn verwijderd.
- Er is bewust gekozen voor aankruisvakjes bij meerkeuzevragen. De oude lay-out leidde tot een mengeling van aankruisen, omcirkelen of doorhalen.
- Van enkele vragen is de gebruikte terminologie aangepast:
 - 'hercontrole van' is vervangen door 'Soort controle', waarbij kan worden aangekruist of het om een reguliere controle of hercontrole gaat;
 - 'laatste lading' is vervangen door 'huidige lading' om verwarring te voorkomen. Bij een leeg schip moet bij deze vraag 'leeg' ingevuld worden;
 - 'voorlaatste lading' is vervangen door 'laatste geloste lading';
 - 'Zijn de cofferdammen schoon' is vervangen door 'Zijn de kofferdammen leeg', omdat we niet kunnen beoordelen of ze schoon zijn;

- Bij 'Geeft u de ladingresten af aan de losplaats' is 'ladingresten' vervangen door 'restlading'. Dit sluit aan bij de terminologie van het Scheepsafvalstoffenverdrag;
- Bij 'bilge controle' is de mogelijkheid gemaakt om dit van de machinekamers voor en achter in te vullen;
- Aan 'Heeft het schip een AB-certificaat' is toegevoegd 'en/of efficiënt stripping-systeem'. Zo worden ook (buitenlandse) schepen zonder dit Nederlandse certificaat maar met efficiënt stripping-systeem zichtbaar. Dit systeem is een belangrijk middel voor het beperken van afval.
- De vragen die betrekking hebben op tankers, zijn om praktische redenen bij elkaar gevoegd.
- De vraag over afvalstoffen aan boord is ingrijpend gewijzigd. Alleen van afgewerkte olie en bilgewater vragen we de opslagvorm, geschatte opslagcapaciteit en hoeveelheid aan boord. Van de overige vloeibare afvalstoffen vragen we alleen de naam en de hoeveelheid aan boord. Van de klein gevaarlijke afvalstoffen vragen we alleen of ze gescheiden zijn opgeslagen.

3.3 Wat is nieuw

Nieuwe vragen hebben grotendeels betrekking op de milieuprestatie-index. Zoals gezegd hebben we vragen gekozen uit de actiekaarten van het Scheepsmilieuplan (SMP). Acties met groot milieurendement die economisch haalbaar zijn, zijn in het SMP met drie stippen aangeduid. Deze acties bestaan ofwel uit technische maatregelen, ofwel uit organisatie/gedrag. Dit laatste is erg belangrijk, maar vaak niet of niet goed objectief te beoordelen. Opnemen van organisatorische items is zinvol in de zin van 'de aandacht er op vestigen', maar we vonden ze niet geschikt voor de milieuprestatie-index, omdat ze afhangen van de eerlijkheid van de schipper en/of de interpretatie van de toezichthouder.

De volgende vragen zijn nieuw op de controlestaat.

onderdeel	opmerking
milieuprestatie	de toezichthouder geeft feedback over de controleresultaten met de bezoekbevestiging. Nieuw hierop is de milieuprestatie. Die wordt gevormd door de optelling van punten bij een aantal preventieve vragen.
aantal aanwezige slobtanks	op blad 2 is de opslagvorm voor vloeibare afvalstoffen vervallen. In plaats daarvan is deze vraag opgenomen.
welk type schroefassmering heeft het schip?	voor feedback aan de beleidsmakers is het belangrijk te weten hoeveel schepen nog vet- of oliegesmeerde assen hebben.
indien vetgesmeerd: gebruikt u biologisch afbreekbaar schroefasvet?	dit alternatief voor niet afbreekbaar vet is wel beschikbaar, maar nog onbekend. Uiteraard heeft een gesloten schoefassysteem onze voorkeur, maar de komende vijf tot tien jaren zullen er nog veel schepen met een open vetgesmeerde as rondvaren. Wanneer die schepen afbreekbare smeermiddelen gebruiken, is er een bron van langdurige diffuse waterverontreiniging minder. Er is een infoblad over dergelijke filters geschreven.

onderdeel	opmerking
heeft het schip een gesloten schroefassysteem?	deze vraag doet mee bij de milieuprestatie-index. Het waarom is opgenomen in de invulinstructie van de controlestaat.
kan er schroefasvet in de bilge terechtkomen?	zie hierboven.
is er een lekbak onder de motoren gemonteerd?	zie hierboven.
is er een verzameltank voor oliehoudend (bilge-)water?	zie hierboven.
is er een overvulbeveiliging aanwezig?	zie hierboven.
heeft het schip een bypassfilter om de standtijd van de motorolie te verlengen?	zie hierboven. Er is een infoblad over dergelijke filters geschreven.
werkt u met het Scheepsmilieuplan?	zie hierboven.
geeft u het KGA af aan een vergunninghouder?	in de praktijk geven veel schipper KGA af op sluizen en in havens. Dit is niet geheel volgens de regels, maar wordt nog gedoogd. De komende vier jaar zal dit worden afgebouwd en vervangen door betere service van afvalinzamelaars met Wm-inzamelvergunning.

Met de klankbordgroep hebben we nader bepaald welke vragen in aanmerking komen voor het objectief meten van de milieuprestatie van een schip. Het zijn allemaal 'ja/nee'-vragen, die op het controleformulier blauw zijn afgedrukt. Enkele vragen zijn bij nader inzien niet opgenomen. De vraag 'Gebruikt u loodvrij schroefasvet?' is weggelaten, omdat inmiddels is gebleken dat de laatste twee jaar geen lood meer in smeervetten wordt toegepast. De vragen over retourleiding en universele bunkeraansluiting zijn weggelaten, omdat nagenoeg alle schepen een retourleiding hebben en de milieuwinst van een universele bunkeraansluiting te gering is. Er is weliswaar een lekpunt minder bij het bunkeren (het pistool kan niet uit de bunkeropening schieten), maar alleen een overvulbeveiliging heeft echt effect in de strijd tegen overlopers.

De milieuprestatie-index is 'uitgekristalliseerd'. We geven geen minpunten bij overtredingen. Het gaat om het objectief meten van milieuvriendelijk gedrag en investeringen. De wegingsfactor hebben we bepaald aan de hand van de criteria: kosten, moeite en milieurendement.

Verder hebben we afgesproken dat als hercontrole nodig is, er altijd afspraken worden gemaakt, en omgekeerd, dat we alleen afspraken maken over zaken die voor hercontrole in aanmerking komen.

Het vak 'bijzonderheden' kunnen we onder andere gebruiken om klachten van schippers over het laden en lossen te noteren. Klachten mogen niet ergens in de koker blijven hangen. Iedere handhaver te water moet weten waar hij met dergelijke klachten heen kan en hij moet weten dat klagen zin heeft, m.a.w. dat laad- en losplaatsen worden aangepakt als ze de schipper met onnodig veel vuil opzadelen. Klachten moeten in elk geval concreet zijn: welke lading, welke losplaats en welke datum. Het is van belang dat we deze gegevens in het vak bijzonderheden noteren. We kunnen dan zien wat het beste is:

de klachten bundelen en doorspelen, of direct doorspelen. Door de toezichthouder zelf of door Post Wijk. In de toelichting bij het nieuwe controleformulier zal in ieder geval staan wat we met deze klachten moeten doen.

4 Toetsing aan de vereisten voor uitwisseling van controle-informatie

In de interfacebeschrijving voor de uitwisseling van controle-informatie tussen het KLPD, de RWS en het GHR zijn de onderstaande velden verplicht in te vullen. Daarbij is in de rechter kolom aangegeven of het gegeven aanwezig is in het aan de nieuwe controlestaat aangepaste programma Wvo-Schip.

veldnaam	bijzonderheden	aanwezig in Wvo-Schip?
reg_nr	uit IVR	ja, uit IVR
off_scheepsnr		ja
scheepsnaam		ja
max_laadvermogen	op contr. staat: tonnage	ja
afkorting type	uit IVR	ja, uit IVR
controledatum		ja
controletijd		ja
plaats controle	op contr. staat: vaarweg	ja
controle instantie/vaartuig		ja, het vaartuig wordt ingevuld op de controlestaat, de instantie is in ons geval uiteraard RWS. Dit gegeven kan door Wvo-Schip aan elk uitwisselingsbericht worden toegevoegd ¹ .
personeelsnummer ambtenaar	op contr. staat: naam ambtenaar	ja
hercontrole nodig geacht		ja

De vereiste gegevens zijn dus aanwezig in het programma Wvo-Schip, afkomstig van de controlestaat, of uit het aan Wvo-Schip gekoppelde IVR-bestand.

De overige gegevens van blok 1 en 2 zijn niet verplicht, maar worden wel uitgewisseld. Het gaat om de volgende gegevens.

veldnaam	bijzonderheden	aanwezig in Wvo-Schip?
naam schipper		ja
bevindingen		ja
afspraken met de schipper		ja
bijzonderheden		ja
proces-verbaal		ja

¹ Voor het maken van managementinformatie is het wenselijk te kunnen berekenen welke **dienstonderdeel** controles hebben uitgevoerd. Het dienstonderdeel zal niet meer worden ingevuld op de controlestaten. Maar het nummer van het controlevaartuig dat bij controle is ingezet, zal wel worden genoteerd. Omdat elk vaartuig bij een vaste dienstkring of scheepvaartdienst hoort, kan aan Wvo-Schip een tabel met vaartuigen per dienstonderdeel worden toegevoegd. Daarmee kan dan toch informatie per dienstonderdeel berekend worden. Hiervoor is wel een kleine aanpassing van Wvo-Schip nodig.

Bijlagen

1. de vernieuwde controlestaat
2. de toelichting per rubriek bestemd voor het Handboek
Scheepsmilieucontrole
3. de verkorte toelichting bestemd om af te drukken op het blok met
controlestaten.
4. achtergrondinformatie voor de toezichthouder en schipper
 - schroefasvet
 - bypass dieptefilter

Scheepsmilieucontrole

bezoekbevestiging

Scheepsnummer		Hercontrole nodig:	<input type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nee	Proces-verbaal:	<input type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nee
Scheepsnaam					
Tonnage					
Naam schipper					
Soort controle	<input type="checkbox"/> Reguliere controle / <input type="checkbox"/> Hercontrole				
Datum		Tijdstip			
Vaarweg					
Controlevaartuig					
Naam ambtenaar					
		Bevindingen:			
		Afspraken ¹ :			
		Milieuprestatie:			
		droge-ladingschepen		tankschepen	
		<input type="checkbox"/> 0 - 4: kan beter		<input type="checkbox"/> 0 - 4: kan beter	
		<input type="checkbox"/> 5 - 17: redelijk milieubewust		<input type="checkbox"/> 5 - 20: redelijk milieubewust	
		<input type="checkbox"/> 18 - 22: milieubewust		<input type="checkbox"/> 21 - 27: milieubewust	

Scheepsnummer

Scheepsnaam

TonnageNationaliteit

Naam schipper

Soort controle

☐ Reguliere controle / ☐ Hercontrole

DatumTijdstip

Vaarweg

Controlevaartuig

Naam ambtenaar

Hercontrole nodig: ☐ Ja / Nee ☐ Proces-verbaal: ☐ Ja / Nee ☐

Bevindingen:

Afspraken¹:

Milieuprestatie:

droge-ladingschepen

☐ 0 - 4: kan beter

☐ 5 - 17: redelijk milieubewust

☐ 18 - 22: milieubewust

tankschepen

☐ 0 - 4: kan beter

☐ 5 - 20: redelijk milieubewust

☐ 21 - 27: milieubewust

Geldig olie-afgifteboekje aan boord

☐ Ja / Nee ☐

S-formulier aan boord

☐ Ja / Nee ☐

S-formulier correct ingevuld en ondertekend

☐ Ja / Nee ☐

Ander bewijs van afgifte aan boord

☐ Ja / Nee ☐

Aparte ballasttanks

☐ Ja / Nee ☐

Huidige lading

Laatst geloste lading

Losplaats en datum

Geeft u restlading af aan de losplaats?

☐ Ja / Nee ☐

Alleen voor tankschepen

Zijn (de) tanks gereinigd

☐ Ja / ☐ Nee / ☐ Verenigbare lading

Indien gereinigd: methode

☐ Wassen / ☐ Ventileren ☐

Indien gereinigd: aantal tanks:

Zijn de kofferdammen leeg?

☐ Ja / Nee ☐

Aantal aanwezige slobtanks

Wordt een ladingjournaal bijgehouden?

2 ☐ Ja / Nee ☐

Heeft het schip een AB-certificaat en/of een efficient stripping-systeem?

3 ☐ Ja / Nee ☐

Preventie

Gebruikt u chloorhoudende schoonmaakmiddelen in de machinekamer?

☐ Ja / Nee ☐

Hoeveel smeerolie gebruikt u per jaar? liter

Hoeveel vet gebruikt u per jaar? kg

Welk type schroefassmering heeft het schip?

☐ Water / ☐ Olie / ☐ Vet

Indien vetgesmeerd: Gebruikt u biologisch afbreekbaar schroefasvet?

☐ Ja / Nee ☐

Heeft het schip een gesloten schroefassysteem?

5 ☐ Ja / Nee ☐

Kan er schroefasvet in de bilge terechtkomen?

3 ☐ Nee / Ja ☐

Is er een lekbak onder de motoren gemonteerd?

1 ☐ Ja / Nee ☐

Is er een verzamel-tank voor oliehoudend (bilge-)water?

1 ☐ Ja / Nee ☐

Is er een overvulbeveiliging aanwezig?

3 ☐ Ja / Nee ☐

Heeft het schip een by-passfilter om de standtijd van de motorolie te verlengen?

2 ☐ Ja / Nee ☐

Werkt u met het Scheepsmilieuplan?

3 ☐ Ja / Nee ☐

Bilgecontrole achter:

☐ Leeg / ☐ Kwart / ☐ Half / ☐ Vol

Bilgecontrole voor:

☐ Leeg / ☐ Kwart / ☐ Half / ☐ Vol

¹ Alleen afspraken maken wanneer u constateert dat het schip voor hercontrole in aanmerking komt.

Afvalstoffen aan boord	Opslagvorm	Geschatte capaciteit	Hoeveelheid aan boord
Afgewerkte olie			
Bilgewater			
Overige aanwezige afvalstoffen ¹		Hoeveelheid	m ³
			m ³
			m ³

¹ bijvoorbeeld: ladingrestanten, was- of ballastwater (olie- of chemicaliënhoudend).

Laatste afgifte afvalstoffen				Totale hoeveelheid	
Afvalstroomnummer	Afvalnaam ²	Hoeveelheid ³	Naam/Plaats ontvanger	Datum	vorig jaar
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					
/S					

² neem de omschrijvingen van het S-formulier of olie-afgifteboekje over. ³ vloeibaar afval in m³ vermelden, vast afval in kg

Geeft u het klein gevaarlijk afval (KGA) af aan een vergunninghouder?

☐ Ja / ☐ Nee

Zijn de volgende afvalstoffen aan boord gescheiden opgeslagen?

afgewerkt vet

1 ☐ Ja / ☐ Nee

afgewerkte olie

1 ☐ Ja / ☐ Nee

oliehoudend afval (filters en poetsdoeken)

1 ☐ Ja / ☐ Nee

overig klein chemisch of gevaarlijk afval

1 ☐ Ja / ☐ Nee

Bijzonderheden

Bijlage 1 - Invulling van de bezoekbevestiging

	vraag	toelichting
welk schip	scheepsnummer	<ul style="list-style-type: none"> • wordt ook wel genoemd 'rijnvaartnummer' en is geregistreerd in het Rijnschepenregister. • bestaat uit 7 cijfers. • is belangrijk voor de identificatie van het schip. • de meeste Europese beroepsbinnenschepen hebben een scheepsnummer.
	scheepsnaam	<ul style="list-style-type: none"> • is handig bij identificatie van het schip. • omdat namen vaak veranderen, is de scheepsnaam alleen onvoldoende identificerend.
	tonnage en nationaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • aanvullende gegevens bij identificatie van het schip.
	naam schipper	<ul style="list-style-type: none"> • de naam van de persoon die in eerste aanleg verantwoordelijk is voor de gang van zaken op het schip.
controlegegevens	soort controle	<ul style="list-style-type: none"> • kruis aan of u een gewone of hercontrole uitvoert.
	datum en tijdstip	<ul style="list-style-type: none"> • datum en begintijd van de controle
	vaarweg	
	controlevaartuig	
	ambtenaar	<ul style="list-style-type: none"> • vul uw naam in.
	hercontrole nodig	<ul style="list-style-type: none"> • aangeven of op korte termijn een tweede controle nodig is. Dit is het geval wanneer: <ol style="list-style-type: none"> 1. scheepsafvalstoffen niet aan toegelaten inrichting afgegeven zijn; 2. water onderuit de bilge overboord gepompt is; 3. er geen geldig olie-afgifteboekje aan boord is; 4. er aantekeningen van inzamelstations in het olie-afgifteboekje ontbreken; 5. de schipper verklaart dat S-formulieren aan wal liggen; 6. het schip een volle bilge heeft en lange tijd niet meer afgegeven heeft; 7. geen brandbestendige verzamelreservoirs met deksel voor opslag van oliehoudende poetsdoeken, voor overig vast kga, voor vloeibaar kga en voor slops aanwezig zijn; 8. poetsdoeken of overig kga niet in de daartoe bestemde reservoirs gescheiden zijn opgeslagen; 9. afgewerkte olie is opgeslagen in los aan dek staande reservoirs; 10. de lensafsluiters in de machinekamers niet in gesloten stand verzegeld zijn; 11. de schipper chloorhoudend schoonmaakmiddel in de machinekamer heeft gebruikt; 12. het naar binnen gedraaide loodhoudende vet niet tijdig wordt weggeschept, waardoor het in het bilgewater kan raken;

Bijlage 1 - Invulling van de bezoekbevestiging

	vraag	toelichting
controlegegevens	hercontrole nodig (vervolg)	<ul style="list-style-type: none"> er duidelijk achterstallig onderhoud is, waardoor er onnodig veel afval ontstaat, bijvoorbeeld een schroefas waarlangs water naar binnen lekt als gevolg van een niet tijdig vervangen pakking, veel uitgedraaid vet als gevolg van een te ruim afgestelde vetpomp en veel (gas-)olie in de bilge als gevolg van een lekkende leiding, kraan of pomp.
	proces-verbaal	<ul style="list-style-type: none"> geef een proces-verbaal wanneer: <ul style="list-style-type: none"> een lozing geconstateerd is; bij hercontrole blijkt dat strafbaar feit nog steeds bestaat; hierbij maakt het niet uit door wie het feit voor het eerst is geconstateerd. Mogelijk door ons, mogelijk door één van onze partners, te weten het GHR, de politie of de RVI.
	bevindingen	<ul style="list-style-type: none"> als het schip in aanmerking komt voor hercontrole, geef hier dan de reden. geef zaken aan die u zijn opgevallen, voor zover ze niet al zijn vermeld bij de overige vragen. Geef in ieder geval de volgende zaken aan, indien van toepassing: <ul style="list-style-type: none"> schip heeft geen voortstuwing; schip heeft geen bilge (bijv. bij schottelaandrijving); schip heeft veel bilgewater, want het heeft averij gehad; algehele indruk.
	afspraken	<ul style="list-style-type: none"> we maken een afspraak met de schipper in die gevallen waarin we hercontrole nodig achten. vul in wat de schipper in orde moet brengen, bijv.: <ul style="list-style-type: none"> S-formulieren 3 jaar aan boord bewaren; ook het water uit de bilge afgeven aan inzamelaar; scheepsafvalstoffen afgeven aan inzamelaar; volle bilge leeg laten maken door vergunninghouder voor bepaalde datum;
	milieuprestatie	<ul style="list-style-type: none"> een aantal 'ja/nee'-vragen is in blauw gedrukt. Bij deze vragen is direct naast het linker aankruisvakje een getal vermeld. Tel aan het eind van de controle de getallen op van de vragen waarbij u het linker vakje heeft aangekruist. kruis vervolgens bij 'milieuprestatie' aan in welke range de optelsom valt. voor tankschepen geldt een iets andere puntentelling, omdat twee 'blauwe' vragen alleen op tankschepen betrekking hebben. vertel de schipper of zijn bedrijfsvoering: beter kan, redelijk milieubewust is, of milieubewust is. natuurlijk zijn er nog meer (belangrijke) zaken die te maken hebben met milieubewuste bedrijfsvoering, maar die zijn voor ons moeilijk objectief te beoordelen. We willen met deze milieuprestatie-index een objectieve indruk krijgen. Die vertellen we aan de schipper en die gebruiken we om te monitoren hoe het milieubewust varen zich de komende jaren zal ontwikkelen.

Bijlage 2 - Invulling van blad 1

	vraag	toelichting	verder lezen
controlegegevens	geldig olie-afgifteboekje aan boord?	<ul style="list-style-type: none">• ook wel bilgeboekje genoemd.• verplicht aan boord te hebben op grond van RPR voor Rijnvarend en -kruisend verkeer.• vraag het boekje ter inzage.• gebruik de gegevens uit het boekje bij de invulling van blad 2.	§ 3.2.2
	S-formulier aan boord	<ul style="list-style-type: none">• bij afgifte van gevaarlijk afval in Nederland krijgt de schipper een S-formulier. Dit formulier moet 3 jaar aan boord worden bewaard.• vraag alle S-formulieren ter inzage.• gebruik de gegevens bij de invulling van blad 2.	§ 3.2.5
	S-formulier correct ingevuld en ondertekend?	<ul style="list-style-type: none">• het S-formulier moet volledig ingevuld zijn.• ondertekend door de ontvanger.• ondertekend door de schipper.	§ 3.2.5
	ander bewijs van afgifte aan boord?	<ul style="list-style-type: none">• bij afgifte in het buitenland.• bij afgifte aan kca-depots op sluizen.• bij afgifte van olie aan bunkerstations bij olieverversen.• bij afgifte van poetsdoeken aan poetsdoekenreinigers is er geen S-formulier verplicht.	§ 3.2.4
	aparte ballasttanks	<ul style="list-style-type: none">• Wees bij het ontbreken van aparte ballasttanks bedacht op mogelijk lozen van verontreinigd ballastwater.	§ 2.4
	huidige lading	<ul style="list-style-type: none">• deze gegevens zijn van belang voor controle op het goed uitlossen en afgeven van eventueel afvalwater. Met deze gegevens kunnen we bepalen of en waar het schip is schoongemaakt en of het schip heeft moeten ballasten.• huidige lading is de lading die aan boord is. Vul 'leeg' in als het schip geen lading vervoert. Laatst geloste lading is de lading die meest recent is gelost.• helaas ontbreekt nu nog goede wetgeving om handhavend op te kunnen treden (behalve bij een geconstateerde lozing).	§ 2.4
	laatst geloste lading		
	losplaats en datum		
	geeft u restlading af aan de losplaats?	<ul style="list-style-type: none">• met deze vraag ontlokt u de schipper wellicht een stortvloed van klachten over niet goed uitlossen. Noteer deze zorgvuldig in het vak 'Bijzonderheden'.• het lozen van ladingresten in het oppervlaktewater is verboden op grond van art. 4, lid 1 Uitvoeringsbesluit Wvo.	§ 3.5 en § 3.5.1

Bijlage 2 - Invulling van blad 1

	vraag	toelichting	verder lezen
alleen voor tankschepen	zijn de tanks gereinigd?	<ul style="list-style-type: none">• waar is het eventuele waswater gebleven?• ook hier geldt dat goede wetgeving nog ontbreekt om preventief te kunnen handhaven.	§ 2.4
	indien gereinigd, methode: wassen of ventileren		
	indien gereinigd, aantal tanks		
	zijn de kofferdammen leeg?	<ul style="list-style-type: none">• soms worden de kofferdammen gebruikt voor opslag van afvalwater. Dit is toegestaan bij niet-gevaarlijke stoffen.• bij vervoer van gevaarlijke stoffen mogen volgens het ADN, bijlage B2 randnummer 210.320 de kofferdammen niet met ballastwater gevuld zijn.	§ 2.3
	aantal aanwezige slobtanks	<ul style="list-style-type: none">•	
	wordt een ladingjournaal bijgehouden?	<ul style="list-style-type: none">• vanwege de praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart houden de deelnemende tankers vrijwillig een ladingjournaal bij.• dit bevat:<ul style="list-style-type: none">• een tankplan;• wanneer, waar, bij wie, wat is gelost;• wanneer, waar, aan wie en hoeveel was- en ballastwater is afgegeven.• hierop kan niet strafrechtelijk worden gehandhaafd, maar het journaal kunnen we gebruiken bij preventief toezicht.	§ 6.4
	heeft het schip een AB-certificaat en/of efficient stripping-systeem?	<ul style="list-style-type: none">• efficient stripping beperkt de hoeveelheid afval bij het voeren van wisselende ladingen. Het Afvalstoffen Binnenvaart-certificaat geeft aan dat een schip hiermee is uitgerust. Dit certificaat is alleen aanwezig bij een klein deel van de Nederlandse tankschepen. Vraag daarom bij schepen zonder dit certificaat of er toch een efficient stripping-systeem aanwezig is.• tankschepen met AB-certificaat moeten ook een ladingjournaal bijhouden (zie ook vorig onderdeel).• hierop kan niet strafrechtelijk worden gehandhaafd, want het is onderdeel van de praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart.	§ 6.4

Bijlage 2 - Invulling van blad 1

	vraag	toelichting	verder lezen
preventie	gebruikt u chloorhoudende schoonmaakmiddelen?	<ul style="list-style-type: none"> bedoeld worden schoonmaakmiddelen met organochloorverbindingen. Deze middelen zijn geliefd vanwege de goede ontvettende werking. Ze zijn echter slecht biologisch afbreekbaar en veroorzaken problemen bij de afvalverwerking. Chloor moet als bestanddeel op de verpakking staan. 	§ 6.6
	hoeveel smeerolie gebruikt u per jaar?	<ul style="list-style-type: none"> deze vraag zet de schipper aan het denken. Een hoog oliegebruik kost onnodig geld en is slecht voor het milieu. Wijs de schipper op het Scheepsmilieuplan. Dit plan geeft aan hoe het oliegebruik kan worden teruggedrongen. Schippers met een Scheepsmilieuplan houden hun oliegebruik bij op 'lijst 2'. 	§ 6.5
	hoeveel vet gebruikt u per jaar?	<ul style="list-style-type: none"> ook deze vraag zet de schipper aan het denken. Een hoog vetgebruik kost onnodig geld en is slecht voor het milieu. Wijs de schipper op het Scheepsmilieuplan. Dit plan geeft aan hoe het vetgebruik kan worden teruggedrongen. Schippers met een Scheepsmilieuplan houden hun vetgebruik bij op 'lijst 2'. 	§ 6.5
	welk type schroefassmering heeft het schip?	<ul style="list-style-type: none"> kruis aan water, olie of vet. 	
	indien vetgesmeerd: gebruikt u biologisch afbreekbaar schroefasvet?	<ul style="list-style-type: none"> schroefasvet kan in het water terecht komen. Daarom is het belangrijk dat het afbreekbaar is. Traditionele vetten vormen een moeilijk afbreekbare water- en waterbodemverontreiniging. afbreekbare smeervetten zijn nog vrij onbekend. Met deze vraag vestigen we er de aandacht op. Voor schroefas geschikte afbreekbare vetten zijn circa 30% duurder dan traditionele vetten (2001). 	infoblad
	heeft het schip een gesloten schroefassysteem	<ul style="list-style-type: none"> een gesloten schroefassysteem voorkomt dat bij olie- of vetgesmeerde schroefassen olie of vet in de bilge terechtkomt en naar buiten wordt gedraaid. Wijs ook hier op het Scheepsmilieuplan. ook voorkomt het dat er water naar binnen lekt. vraag of het afdichtingssysteem een certificaat heeft. als het schroefassysteem niet is gecertificeerd, vraag dan of zowel binnen als buiten een afdichting aanwezig is. Een buitenafdichting is nodig bij olie- of vetgesmeerde assen. Bij watergesmeerde assen is een buitenafdichting niet nodig. Het naar buiten lekken van water is geen probleem. 	§ 6.5
	kan er schroefasvet in de bilge terechtkomen	<ul style="list-style-type: none"> schippers die nog een open vetgesmeerde schroefas hebben, doen er goed aan dit vet op te vangen en gescheiden te houden van ander afval. vet in het bilgewater veroorzaakt problemen bij de inzameling en verwerking. 	

Bijlage 2 - Invulling van blad 1

	vraag	toelichting	verder lezen
preventie	is er een lekbak onder de motoren gemonteerd?	<ul style="list-style-type: none"> opvang van motorolie, koelvloeistof en dergelijke houdt de bilge schoon. Kijk of er een afvoer is. Loopt de afvoer naar een verzameltank toe? 	
	is er een verzameltank voor oliehoudend bilgewater?	<ul style="list-style-type: none"> bestanddelen van de smeerolie en het smeervet tasten de scheepshuid aan. Een verzameltank voorkomt dit. het is met een tank eenvoudiger de hoeveelheid bilgewater te schatten dan wanneer het water onder de platen in een ongelijkvormig bilgeruimte staat. Dit is van belang bij onze bilgecontrole en bij het afgeven van bilgewater aan een inzamelaar. De schipper kan de op het S-formulier ingevulde hoeveelheid beter verifiëren. Dit voorkomt eventueel misbruik van de indirecte financiering door inzamelaars. 	
	is er een overvulbeveiliging aanwezig?	<ul style="list-style-type: none"> omdat in de praktijk niet altijd iemand 'bij de klok staat' tijdens het bunkeren, gebeurt het nog te vaak dat een bunker overloopt. Een overvulbeveiliging voorkomt dit. De niveaumeter van de beveiliging schakelt de brandstofpomp van het bunkerbedrijf tijdig uit. er zijn diverse typen in gebruik. Vaak zal een schipper bij één bedrijf gasolie inkopen en past zijn type beveiliging op de pomp van zijn vaste gasolieleverancier. vraag wel of de schipper de overvulbeveiliging daadwerkelijk gebruikt. 	
	heeft u voorzieningen getroffen om de standtijd van de motorolie te verlengen?	<ul style="list-style-type: none"> met behulp van een by pass-filter kan de standtijd van de smeerolie verdrievoudigd worden. Het is wel van belang dat de schipper regelmatig een monster neemt en laat analyseren op smerende werking. 	infoblad
	werkt u met het Scheepsmilieuplan	<ul style="list-style-type: none"> vraag of u het Scheepsmilieuplan (SMP) mag inzien. Vraag welke acties de schipper heeft uitgevoerd en welke acties hij wil gaan doen (kijk op blz. 23). dergelijke acties duiden erop dat de schipper bewust zorgvuldig met het schip omgaat. Dit heeft ook een positief milieu-effect. als een schipper één of meer acties heeft uitgevoerd, beantwoorden we deze vraag met 'ja' en tellen bij de punten op bij de milieuprestatie. 	

Bijlage 2 - Invulling van blad 1

	vraag	toelichting	verder lezen
	bilgecontrole	<ul style="list-style-type: none">• schat hoe vol de bilge onder de hoofdmachinekamer is. Bij volle bilge is hercontrole nodig om na te kunnen gaan of de schipper het bilgewater aan een erkend inzamelaar heeft afgegeven.• informeer de schipper bij een volle bilge waar hij kan afgeven in de regio.• als een schip een volle bilge heeft en lang niet meer heeft afgegeven, vinden we hercontrole nodig. Er is helaas geen wettelijke afgifteplicht. Er aandacht aan schenken werkt vaak al preventief. Als de bilge zo vol is, dat het vliegwiel of een aandrijfwiel het water raakt, merken we dat aan als een overtreding van artikel 10.3 Wm. Geef de schipper daarom een waarschuwing.	<p>§ 6.2</p> <p>§ 3.2.2</p>

Bijlage 3 - Invulling van blad 2

	vraag	toelichting	verder lezen
scheepsafvalstoffen	afvalstoffen aan boord	<ul style="list-style-type: none"> • voor afgewerkte olie en bilgewater noteert u de opslagvorm (bijv. metalen vaatje, bilgeruim), u schat de opslagcapaciteit (bijv. 100 liter, 10 m³) en de werkelijke hoeveelheid die aan boord is. • van overige vloeibare afvalstoffen noteert u alleen de naam en de aan boord aanwezige hoeveelheid in m³. 	
	laatste afgifte afvalstoffen	<ul style="list-style-type: none"> • van de afgiftebewijzen (S-formulier, olie-afgifteboekje en eventueel rekeningen of schattingen van de schipper) neemt u de gegevens over per soort afval. In combinatie met de gegevens over afval aan boord krijgt u een indruk van (het ontbreken van) goede afvalafvoer. Bij schepen met een Scheepsmilieuplan, kunnen we ook 'lijst 1' raadplegen. Deze lijst bevat een staatje van alle afvalafgiften. 	§ 2.4, § 5.3 en § 6.5
	afvalstroomnummer	<ul style="list-style-type: none"> • bij afgifte van gevaarlijk afval in Nederland krijgt de schipper een doorslag van het S-formulier. Hierop is door de afvalinzamelaar een afvalstroomnummer ingevuld. Dit nummer is handig bij navraag bij het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, of bij de inzamelaar. • de opbouw is als volgt: de eerste 5 tekens vormen de inrichtingcode. Een inrichtingcode is door de provincie toegekend aan elke vergunninghouder. De zesde positie duidt het laatste cijfer van het jaaryal aan. De '/S' geeft aan dat het om scheepsafval gaat. De overige posities zijn vrij door de inzamelaar te gebruiken, als ze maar uniek zijn voor elk S-formulier. • andere afgiftebewijzen hebben geen afvalstroomnummer. 	
	afvalnaam	<ul style="list-style-type: none"> • vul de naam van de afvalstof in. Vooral bij was- en ballastwater verontreinigd met olie chemicaliën is het handig te weten welke stof geladen was voordat werd schoongemaakt of geballast. Als het goed is, staat dit op het S-formulier. Zo niet vraag er dan op door en laat de schipper er voortaan op letten bij de invulling van het S-formulier. Goede omschrijvingen zijn bijvoorbeeld: waswater styreen en waswater nafta. Alleen 'waswater chemicaliën' is onvoldoende. • let op: bij afgifte buiten Nederland hoeft geen S-formulier te worden ingevuld. 	
	hoeveelheid	<ul style="list-style-type: none"> • neem afgegeven hoeveelheid over van de afgiftebewijzen (S-formulier, olie-afgifteboekje en eventueel rekeningen). • noteer vloeistoffen in m³ en vaste afvalstoffen in kg. 	
	naam ontvanger/plaats en datum	<ul style="list-style-type: none"> • neem dit over van de afgiftebewijzen (S-formulier, olie-afgifteboekje en eventueel rekeningen). • plaats = plaats van afgifte. • als geen bewijzen overlegd kunnen worden, noteer dan de mondelinge opgaaf van de schipper nauwkeurig. Dit kan achteraf eventueel geverifieerd worden. 	

Bijlage 3 - Invulling van blad 2

	vraag	toelichting	verder lezen
	totale hoeveelheid vorig jaar	<ul style="list-style-type: none"> • laat de schipper een schatting maken van de hoeveelheid die hij vorig jaar heeft afgegeven. • controleer dsat zoveel mogelijk in het bilgeboekje en op de S-formulieren. 	
	geeft u het klein gevaarlijk afval (KGA) af aan een vergunninghouder	<ul style="list-style-type: none"> • we vragen dit omdat afgifte aan een inzamelaar met vergunning onze voorkeur heeft boven afgifte op sluizen en in havens. • want een bedrijf met vergunning voor inzameling van gevaarlijk scheepsafval vult een S-formulier of olie-afgifteboekje in. Daarmee kan de schipper aantonen dat hij legaal heeft afgegeven. • maar bij afgifte op sluizen en bij containers in havens gebeurt dat niet. Daarmee overtreden zowel de schipper als de sluis- of havenbeheerder de Wet milieubeheer. Maar dit wordt voorlopig nog gedoogd. • om een einde te maken aan deze gedoogsituatie, gaan steeds meer bilgeboten ook gratis KGA inzamelen. De inname op sluizen zal worden afgebouwd. 	
	zijn de volgende afvalstoffen gescheiden opgeslagen?	<ul style="list-style-type: none"> • afgewerkt vet, afgewerkte olie, oliehoudend afval en overig kca of kga moeten volgens het RPR gescheiden worden opgeslagen. 	§ 2.3
	bijzonderheden	<ul style="list-style-type: none"> • hier kunt u zaken vermelden die wel voor uw collega's maar niet voor de schipper van belang zijn. • noteer wanneer u een klokpomp in de bilge aantreft. • noteer eventuele klachten van de schipper over laad- en losplaatsen. Noteer concreet de ladingsoort, de laad- of losplaats, de naam van de verlader, of ontvanger en de datum 	

Bezoekbevestiging

vaarweg	<ul style="list-style-type: none">vul behalve de vaarweg een nadere plaatsbepaling in: kilometerraai of plaatsnaam
hercontrole nodig	<ul style="list-style-type: none">aangeven of op korte termijn een tweede controle nodig is. Dit is het geval wanneer:<ol style="list-style-type: none">scheepsafvalstoffen niet aan toegelaten inrichting afgegeven zijn;water onderuit de bilge overboord gepompt is;er geen geldig olie-afgifteboekje aan boord is;er aantekeningen van inzamelstations in het olie-afgifteboekje ontbreken;de schipper verklaart dat S-formulieren aan wal liggen;het schip een volle bilge heeft en lange tijd niet meer afgegeven heeft;geen brandbestendige verzamelreservoirs met deksel voor opslag van oliehoudende poetsdoeken, voor overig vast kga, voor vloeibaar kga en voor slops aanwezig zijn;poetsdoeken of overig kga niet in de daartoe bestemde reservoirs gescheiden zijn opgeslagen;afgewerkte olie is opgeslagen in los aan dek staande reservoirs;de lensafsluiters in de machinekamers niet in gesloten stand verzegeld zijn;de schipper chloorhoudend schoonmaakmiddel in de machinekamer heeft gebruikt;het naar binnen gedraaide loodhoudende vet niet tijdig wordt weggeschept, waardoor het in het bilgewater kan raken;er duidelijk achterstallig onderhoud is, waardoor er onnodig veel afval ontstaat, bijvoorbeeld een schroefas waarlangs water naar binnen lekt als gevolg van een niet tijdig vervangen pakking, veel uitgedraaid vet als gevolg van een te ruim afgestelde vetpomp en veel (gas-)olie in de bilge als gevolg van een lekkende leiding, kraan of pomp.in het vak 'afspraken' aangeven wat er met de schipper is afgesproken om aan de ongewenste situatie een einde te maken.
bevindingen	<ul style="list-style-type: none">als het schip in aanmerking komt voor hercontrole, geef hier dan de reden.geef zaken aan die u zijn opgevallen, voor zover ze niet al zijn vermeld bij de overige vragen. Geef in ieder geval de volgende zaken aan, indien van toepassing:<ul style="list-style-type: none">schip heeft geen voortstuwing;schip heeft geen bilge (bijv. bij schottelaandrijving);schip heeft veel bilgewater, want het heeft averij gehad;algehele indruk.
milieuprestatie	<ul style="list-style-type: none">een aantal 'ja/nee'-vragen is in blauw gedrukt. Bij deze vragen is direct naast het linker aankruisvakje een getal vermeld. Tel aan het eind van de controle de getallen op van de vragen waarbij u het linker vakje heeft aangekruist en kruis vervolgens bij 'milieuprestatie' aan in welke range de optelsom valt.
Blad 1	
S-formulier aan boord	<ul style="list-style-type: none">bij afgifte van gevaarlijk afval in Nederland krijgt de schipper een S-formulier. Dit formulier moet 3 jaar aan boord worden bewaard.vraag alle S-formulieren ter inzage.gebruik de gegevens bij de invulling van blad 2.
S-formulier correct ingevuld en ondertekend?	<ul style="list-style-type: none">het S-formulier moet volledig ingevuld zijn.ondertekend door de ontvanger.ondertekend door de schipper.
ander bewijs van afgifte aan boord?	<ul style="list-style-type: none">bij afgifte van olie aan bunkerstations bij olieverversen.bij afgifte van poetsdoeken aan poetsdoekenreinigers is er geen S-formulier verplicht.
geeft u restlading af aan de losplaats?	<ul style="list-style-type: none">met deze vraag ontlokt u de schipper wellicht een stortvloed van klachten over niet goed uitlossen. Noteer #deze zorgvuldig in het vak 'Bijzonderheden'.
gebruikt u chloorhoudende schoonmaakmiddelen	<ul style="list-style-type: none">chloor moet als bestanddeel op de verpakking staan.
heeft het schip een gesloten schroefassysteem (met certificaat)?	<ul style="list-style-type: none">een gesloten schroefassysteem voorkomt dat bij olie- of vetgesmeerde schroefassen olie of vet in de bilge terechtkomt en naar buiten wordt gedraaid. Wijs ook hier op het Scheepsmilieuplan.ook voorkomt het dat er water naar binnen lekt.vraag of het afdichtingssysteem een certificaat heeft.als het schroefassysteem niet is gecertificeerd, vraag dan of zowel binnen als buiten een afdichting aanwezig is. Een buitenafdichting is nodig bij olie- of vetgesmeerde assen. Bij watergesmeerde assen is een buitenafdichting niet nodig. Het naar buiten lekken van water is geen probleem.

indien vetgesmeerd: gebruikt u biologisch afbreekbaar schroefasvet?	<ul style="list-style-type: none"> • schroefasvet kan in het water terecht komen. Daarom is het belangrijk dat het afbreekbaar is. Traditionele vetten vormen een moeilijk afbreekbare water- en waterbodemverontreiniging. • afbreekbare smeervetten zijn nog vrij onbekend. Met deze vraag vestigen we er de aandacht op. • voor schroefas geschikte afbreekbare vetten zijn circa 30% duurder dan traditionele vetten (in 2001).
is er een lekbak onder de motoren gemonteerd?	<ul style="list-style-type: none"> • opvang van motorolie, koelvloeistof en dergelijke houdt de bilge schoon. Kijk of er een afvoer is. Loopt de afvoer naar een verzameltank toe?
is er een overvulbeveiliging aanwezig?	<ul style="list-style-type: none"> • er zijn diverse typen in gebruik. Vaak zal een schipper bij één bedrijf gasolie inkopen en past zijn type beveiliging op de pomp van zijn vaste gasolieleverancier. • vraag wel of de schipper de overvulbeveiliging daadwerkelijk gebruikt.
werkt u met het Scheepsmilieuplan	<ul style="list-style-type: none"> • vraag of u het Scheepsmilieuplan (SMP) mag inzien. Vraag welke acties de schipper heeft uitgevoerd en welke acties hij wil gaan doen (kijk op blz. 23). • vraag of de schipper een onderhoudsschema bijhoudt. Dit hoeft uiteraard niet persé het schema op lijst 2 van het SMP te zijn. • houdt de schipper ook het gasolieverbruik bij (lijst 3)? Ook hier geldt dat de schipper mogelijk zelf een verbruiklijst in gebruik heeft. • dergelijke acties duiden erop dat de schipper bewust zorgvuldig met het schip omgaat. Dit heeft ook een positief milieu-effect.

Blad 2

afvalstroomnummer	<ul style="list-style-type: none"> • bij afgifte van gevaarlijk afval in Nederland krijgt de schipper een doorslag van het S-formulier. Hierop is door de afvalinzamelaar een afvalstroomnummer ingevuld. Dit nummer is handig bij navraag bij het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, of bij de inzamelaar. • de opbouw is als volgt: de eerste 5 tekens vormen de inrichtingcode. Een inrichtingcode is door de provincie toegekend aan elke vergunninghouder. De zesde positie duidt het laatste cijfer van het jaartal aan. De '1/S' geeft aan dat het om scheepsafval gaat. De overige posities zijn vrij door de inzamelaar te gebruiken, als ze maar uniek zijn voor elk S-formulier. • andere afgiftebewijzen hebben geen afvalstroomnummer.
afvalnaam	<ul style="list-style-type: none"> • vul de naam van de afvalstof in. Vooral bij was- en ballastwater verontreinigd met olie chemicaliën is het handig te weten welke stof geladen was voordat werd schoongemaakt of geballast. Als het goed is, staat dit op het S-formulier. Zo niet vraag er dan op door en laat de schipper er voortaan op letten bij de invulling van het S-formulier. Goede omschrijvingen zijn bijvoorbeeld: waswater styreen en waswater nafta. Alleen 'waswater chemicaliën' is onvoldoende.
totale hoeveelheid vorig jaar	<ul style="list-style-type: none"> • laat de schipper een schatting maken van de hoeveelheid die hij vorig jaar heeft afgegeven. • controleer dsat zoveel mogelijk in het bilgeboekje en op de S-formulieren.
bijzonderheden	<ul style="list-style-type: none"> • hier kunt u zaken vermelden die wel voor uw collega's maar niet voor de schipper van belang zijn. • noteer wanneer u een kloppomp in de bilge aantreft. • noteer eventuele klachten van de schipper over laad- en losplaatsen. Noteer concreet de ladingsoort, de laad- of losplaats, de naam van de verlader, of ontvanger en de datum

1 Waarom vormt het gebruik van smeervetten in de binnenvaart een milieuprobleem?

Van de ongeveer 5.000 Nederlandse schepen vaart zeker meer dan de helft met een open vetgesmeerd schroefassysteem. De smeervetten die hiervoor worden gebruikt zijn meestal op basis van slecht biologisch afbreekbare en vaak toxische minerale olie. Slechts ca. 1% is biologisch afbreekbaar. De binnenvaartvloot lekt hiermee per jaar enkele honderden tonen aan smeervet naar het oppervlaktewater langs de roerkoningen en schroefasafdichtingen. Naast de smering van de schroefas en roerkoning worden op een schip nog een tiental andere draaipunten gesmeerd. Het gaat hierbij vaak om verliessmering. Elke lager, elke ketting, elk draaipunt zorgt voor een extra belasting van het oppervlaktewater. Volgens schattingen van RIZA gaat het hierbij om 300 tot 600 ton die vanuit de binnenvaart naar het oppervlaktewater worden geëmitteerd.

2 Wat te doen?

Geheel gesloten en watergesmeerde schroefassen bieden op lange termijn perspectief. Mede onder invloed van het Scheepsafvalstoffenverdrag en de VAMIL-regeling zullen deze nieuwe technologieën langzamerhand hun ingang vinden in de markt. Het zou echter niet realistisch zijn om te verwachten dat dit snel zal gebeuren. Een schip en haar schroefas hebben nu eenmaal een lange levensduur, zodat alleen in het geval van nieuwe schepen of bij grondig onderhoud een schip kan worden voorzien van een schonere schroefasinstallatie. Het ombouwen van de binnenvaartvloot kan nog wel een tiental jaren duren, niet in de laatste plaats omdat dit met hoge investeringskosten gepaard gaat. Tegenwoordig zijn er biologisch afbreekbare smeervetten die het oppervlaktewater aanzienlijk minder vervuilen. Ze zijn doorgaans gebaseerd op plantaardige oliën, zijn toepasbaar in alle bestaande systemen en vergen geen of minimale investering in materiaal. Daarbij zijn ze technisch gezien gelijkwaardig aan conventionele smeermiddelen. Naast hun goede milieu- en technische eigenschappen, zijn biologisch afbreekbare smeervetten ook voor de mensen beter om mee te werken omdat ze minder toxisch zijn dan conventionele producten.

3 Waarom biologisch afbreekbare smeermiddelen ook in gesloten systemen?

De zogenaamde gesloten schroefassystemen blijken in de praktijk lang niet zo gesloten als de term suggereert. Verschillende studies wijzen erop dat tussen de 25% en 45% van alle smeermiddelen gebruikt in gesloten systemen uiteindelijk in het milieu zal verdwijnen door lekkages, ongevallen en foutief gebruik. Daarom is het ook in gesloten schroefassystemen zinvol biologisch afbreekbare smeermiddelen te gebruiken.

4 Aanschafprijs en operationele kosten biologisch afbreekbare smeermiddelen.

De huidige aanschafprijs van biologisch afbreekbare smeervetten is hoger dan die van conventionele smeermiddelen maar lang niet zo hoog als men suggereert: ca. 30% tot 100% duurder afhankelijk van de toepassing. Of de werkelijke operationele kosten voor het toepassen van biologisch afbreekbare smeermiddelen ook in de praktijk hoger uit te vallen, is echter de vraag. De Hoogheemraadschap Rijnland die vanaf 1992 praktijkervaring heeft opgebouwd met het toepassen

van dit type producten in gemalen en zuiveringsinstallaties stelt vast: "Ze (biologisch afbreekbare smeermiddelen) zetten van nature een laagje oliën en vetten af waarmee ze een ideale smeerfilm opbouwen met hoge anti-slijt eigenschappen. Machines gaan langer mee. Daarnaast geven ze een verlaging van de werktemperatuur, het energieverbruik en het geluidsniveau in en rondom de machine. Al deze voordelen leiden tot kostenbesparingen, waardoor de hogere aanschafprijs van een biologisch middel grotendeels terugverdiend kan worden of zelfs tot een voordeel wordt omgebogen."

5 Overschakeling in de praktijk

Het succes van een overschakeling in een concrete installatie (schroefas, hydraulische systeem, tandwielkast) is afhankelijk van een aantal factoren. Belangrijk is om bij een potentiële overschakeling men zich goed te laten adviseren/begeleiden door de leverancier van het smeermiddel en eventueel ook de fabrikant van de machine waarin het smeermiddel zal worden toegepast. De overschakeling in open systemen (zoals een vetgesmeerde schroefas) is doorgaans het meest eenvoudig. Belangrijke punten van aandacht hierbij zijn: mengbaarheid bestaande vet met biolub, aanpassing smeerintervallen en compatibiliteit met de materialen waaruit het systeem is opgebouwd. Bijna alle belangrijke leveranciers actief in de binnenvaart hebben biologisch afbreekbare smeermiddelen in hun pakket. Vraagt uw leverancier naar een geschikt product!

6 LLINCWA

Het EU-project LLINCWA wordt goeddeels gefinancierd door DG-Enterprise en heeft tot doel de stimulering van het gebruik van biologisch afbreekbare smeervetten in en rond het water. LLINCWA kan ook assisteren bij het maken van de juiste keuzes. Informatie over het LLINCWA project is te lezen op www.llincwa.org. Ik nodig iedere geïnteresseerde uit om contact met ons op te nemen (tel. 020 525 5607).

Drs. Demi Theodori Chemiewinkel Consultancy and Research Centre on Chemistry, Work and Environment, University of Amsterdam

Nieuwe Achtergracht 166,

1018 WV Amsterdam

tel: +31 20 5255607 fax: +31 20 525 5615

e-mail: d.theodori@chem.uva.nl home page: <http://www.chem.uva.nl/cw>

1 Waarom moet olie worden ververst?

Bij het gebruik van smeerolie raakt deze vervuild met onoplosbare deeltjes, zoals metalen, stof, zand en rubber. Deze vervuilers oxideren onder invloed van lucht en vocht. Dit oxidatieproces heeft verzuring en veroudering van de olie tot gevolg. Hierdoor worden dopes afgebroken en verandert de viscositeit van de olie. De gewone hoofdstroomfilters kunnen deze fijne vervuiling niet uitfilteren. Omdat de filters in het hoofdcircuit zitten, moet de doorstroomsnelheid en het debiet (aantal liters per minuut) groot zijn. Een filter dat de olie snel doorlaat, kan slechts een deel van de vervuiling uitfilteren. Gevolg: de olie verliest de goede smerende eigenschappen en moet regelmatig worden ververst.

2 Fijnfiltratie via een bypass

Er zijn oliefilters op de markt die wel vrijwel alle kleine vervuilende deeltjes uit de olie filteren. Omdat deze filters een lage doorstroomsnelheid en klein debiet hebben, moeten ze als bypass naast de hoofdfilter worden geplaatst. Bypass-dieptefilters halen deeltjes uit de olie die 10 tot 30 keer kleiner zijn dan wat de hoofdstroomfilter presteert. Hierdoor wordt de kwaliteit van de olie zelfs beter dan die van nieuwe olie! Doordat bijna alle schurende en slijpende vervuiling uit de olie wordt gehouden, slijten de motoronderdelen minder.

3 Voordelen

De smeerolie verzuurt niet en verliest daardoor de viscositeit niet. Ook worden de dopes niet afgebroken. De standtijd van de olie kan daarom aanzienlijk langer zijn. Leveranciers van bypassfilters durven een standtijd van 3 tot 4 maal de normale te garanderen. Ook hoeven de hoofdstroomfilters niet zo vaak vervangen te worden, omdat die minder snel verzadigd worden. Leveranciers van filters noemen een termijn van 5 maal de normale voor de standtijd van de hoofdstroomfilters. Dat dit voor het milieu ook voordelen heeft, is duidelijk. De hoeveelheid afgewerkte olie van schepen zou met dieptefilters nog maar een kwart zijn van de huidige hoeveelheid!

4 De overheid betaalt mee aan de investeringskosten

Bypass-dieptefilters komen in aanmerking voor vervroegde afschrijving en voor milieu-investeringsaftrek. Een percentage van de investeringskosten van deze bedrijfsmiddelen is aftrekbaar van de fiscale winst. Bovendien komen bepaalde investeringen in aanmerking voor willekeurige afschrijving. Dit kan allemaal door twee investeringsregelingen:

- de VAMIL biedt de mogelijkheid van vrije afschrijving van een investering: door sneller afschrijven drukt u de fiscale winst.
- de milieu-investeringsaftrek MIA biedt de mogelijkheid de fiscale winst te verlagen.

Over één of meer jaren hoeft zo minder inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting te worden betaald. De investering moet, voorzien van een accountantsverklaring, binnen drie maanden na het aangaan van de verplichting worden aangemeld bij de Belastingdienst. Beide regelingen kunnen naast elkaar worden toegepast.

Voor het aanvragen van brochures en meldingsformulieren:

BelTel: de BelastingTelefoon voor ondernemers

Telefoon: 0800 - 04 43

Internet: www.belastingdienst.nl

Voor technische vragen over milieu-investeringen:

Helpdesk-MIA/VAMIL bij SENTER

Telefoon: 038 - 455 34 80

Telefax : 038 - 455 02 25 (onder vermelding van MIA\VAMIL)

Bypassfilters vallen onder nummer 4045 'Olierecyclinginstallatie' van de VAMIL-lijst.