



Position paper varend ontgassen, t.b.v. rondetafelgesprek 7 maart 2023

Op 7 maart vindt er een rondetafelgesprek plaats over varend ontgassen waarvoor ik, als woordvoerder van de Algemene Schippers Vereeniging, de ASV, uitgenodigd ben. Ik mag onze visie hierover delen met de leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat. Dat doe ik niet vanuit mijn specifieke kennis omtrent varend ontgassen; wij varen zelf niet op een tanker, we hebben zelfs geen leden die op een tanker varen, maar we weten wel wat er speelt en hoe de binnenvaartschippers en hun bemanning gemengeld wordt door de grote spelers in het verhaal: de overheid en de grote verladers.

In de ASV-beleidsnotitie staat: *"...Het beleid van de ASV is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat. ..."* en *"...de ASV is van mening, dat in onze maatschappij zaken als sociaal welbevinden, levensgeluk en geestelijke gezondheid voorrang moet hebben op economische productiefactoren. Economische en technische vooruitgang hoort ten dienste te staan aan de mens, niet omgekeerd. Ook de 'mens' aan boord van een schip heeft het recht 'mens' te blijven..."* Het is daarom mijn taak om de positie van deze sector, in samenhang met de behoeftes van de hele maatschappij, duidelijk te maken zodat de commissie zich een goed beeld kan vormen over de gang van zaken en de rol die de binnenvaart daarin speelt.

Duidelijk is in ieder geval dat de overheid met twee maten meet waardoor overheidsbeleid voor binnenvaartschippers ongeloofwaardig wordt. Zo hecht men enorm aan de veiligheid van de binnenvaartbemanning, zo sterk dat er enorme boetes staan op tal van zaken zoals bijvoorbeeld het niet dragen van een reddingsvest, ook bij een stilliggend schip en temperaturen boven de 30 graden. Maar diezelfde overheid laat binnenvaartpersoneel al jarenlang mogelijk kankerverwekkende stoffen inademen bij het varend ontgassen.

De overheid die vindt dat ze niet in kan grijpen bij een constante vervuiling van de omgeving door het varend ontgassen vindt tegelijkertijd dat ze geen vergunning af kan geven voor ontgassingsinstallaties omdat die een fractie van die vervuiling zouden veroorzaken. Enorme hoeveelheden kankerverwekkende stoffen de lucht in gooien bij een gebied dat volgens ILT "niet dicht bevolkt is", is kennelijk minder erg dan een minuscuul beetje op de plek van een ontgassingsinstallatie. Dat klinkt mij wel hypocriet in de oren. Net zoals het feit dat de overheid die zelf een routekaart uitgeeft waarop je kunt zien waar je zou kunnen ontgassen meldt dat provincies een verbod in kunnen stellen, waarbij meteen duidelijk wordt dat ILT niet handhaaft. Natuurlijk handhaaft ILT niet. Je kunt moeilijk de schippers vervolgen voor iets waar zij niets aan kunnen doen. Als je echt iets zou willen oplossen moet men de ontvangende bedrijven verplichten hun rotzooi, ergo de achterblijvende dampen, op te ruimen. Waarom doet men dat niet?

We zien deze gang van zaken terug in de hele binnenvaartwereld: Daar waar de schippers die droge lading vervoeren gecontroleerd worden op de losverklaring -waarbij de restlading ingenomen dient te worden door het ontvangend bedrijf- laat men de ontvangende bedrijven die voor die papieren zorg moeten dragen veelal ongemoeid. De schipper ontvangt de bekeuring als het ontvangend bedrijf het verkeerde formulier afgeeft, of helemaal geen losverklaring wil geven.

Zo wordt er ook naar de tankerschippers, die alleen verantwoordelijk zijn voor het vervoer, gewezen als de grote vervuilers, maar zijn zij dit ook? Of zijn er feitelijk anderen verantwoordelijk voor de aantasting van het milieu en het in gevaar brengen van de gezondheid? Mensen die de schepen opdracht geven te ontgassen en organisaties die daarop niet (willen) handhaven?

Het is te gek voor woorden dat er wordt gewezen naar niet-geratificeerde verdragen, terwijl je als land best zelf je conclusies mag trekken als je vindt dat wij in een veilig milieu willen leven. En dat kost geld, ja. Maar dat kosten al die eisen die aan de schepen wordt gesteld ook. De grote brandstof- en chemiebedrijven hadden er geen moeite mee om opeens te eisen dat men alleen nog maar met dubbelwandige tankers wilde vervoeren. Dat heeft de schippers ook bakken met geld (of hun schip) gekost, natuurlijk.

De binnenvaart lijkt wel volgelvrij te zijn; niet beschermd door de overheid waar we dat wel van de overheid zouden moeten kunnen verwachten

Het is bizar dat ILT niet in staat is schippers te beschermen tegen deze situatie, net zoals ILT geen enkele controle houdt over de kwaliteit van de brandstof waar de binnenvaart op moet varen, waarbij door uitvallende motoren ongevallen en extreem hoge reparatiekosten (kunnen) ontstaan. Net zoals ILT geen controle houdt op levensgevaarlijke ongediertebestrijdingsmiddel fosfine komend vanuit zeeboten in de lading van binnenvaartschepen. Dan krijgt de voortdurende eis van eindeloze investeringen in binnenvaartschepen vanwege "onze eigen veiligheid" wel een wrange smaak.

De binnenvaartschipper is een makkelijk slachtoffer: Als wij laden in de haven Amsterdam of Rotterdam, zien we nogal wat grondstoffen het water in verdwijnen vanuit de knijpers, dat geeft niet, horen wij, want men heeft een vergunning. De binnenvaartschipper echter is direct in overtreding als die grondstof in zijn gangboord valt en een golfje dat eruit spoelt: een milieudelict. Dat varende ontgassen is natuurlijk ook een milieudelict, maar wordt niet gehandhaafd omdat men de bron van de ellende kennelijk niet aan wil pakken.

Zo is het vreemd dat men stelt dat een verbod niet kan omdat we dan de omliggende landen met het ontgassen zouden opzadelen, terwijl iedere schipper weet dat de schepen vanuit Antwerpen en Duitsland naar Nederland komen om hier te ontgassen omdat het daar niet mag. Dat moet een Minister weten, zou ik zo zeggen.

Kortom, de schipper en bemanning van de tankers worden gemangeld door de overheid en het grote geld dat de dienst lijkt uit te maken. Diep respect heb ik voor schippers als Ton Quist die dit aanhangig durven te maken want we weten allemaal de macht van de grote verladers. En voor jou een ander, dus het is je eigen voortbestaan wat je op het spel zet. Dat deze mensen niet uitgenodigd zijn voor dit rondetafelgesprek verbaasd men dan ook hogelijk, tenslotte kunnen zij als geen ander vertellen hoe het voelt, als je iedere keer weer in een stinkende lucht staat waarbij je weet dat dat mogelijk de gezondheid kan aantasten, terwijl de omgeving net doet alsof het jouw keus zou zijn. Machteloos, zijn deze mensen en daar zou de politiek en de overheid iets aan moeten doen. Gelukkig mag ik proberen de zienswijze van deze groep te delen met de commissie, voor zover dat tot mijn mogelijkheden behoort.

Als laatste:

De beschaving is af te meten aan de mate waarin men de zwaksten beschermt. Je zou het misschien niet zeggen als je zo'n groot miljoenen-kostend schip voorbij ziet varen, maar in dit spel zijn zij de zwakkere partij. Er moet niet naar hen gewezen worden, ze moeten geholpen worden, net zoals de natuur en het milieu wat door deze acties constant aangetast wordt. Want tenslotte gaat het toch om vervoer van goederen die de maatschappij kennelijk nodig vindt. Als het dan toch vervoerd moet worden laten we dat dan zo zorgvuldig mogelijk doen.

Sunniva Fluitsma