

JAAARBOEK *Binnenvaart* 2016



Redactie: Erik van Huizen



IN SAMENWERKING MET

WEEKBLAD
SCHUTTEVAER

Een greep uit de inhoud

Nooit meer opschuiven bij Ivoz Ramet	8
Binnenvaart naar volumerecord	12
Groot vaart onder kostprijs, klein ziet omzet stijgen	15
‘Hier laat je wat, daar neem je wat’	18
Verwongen staal blokkeert Oude Rijn twee maanden	20
Opa’s sleepboot als inspiratiebron	24
‘Huisvuil Theo’ krijgt geen straf	29
Inland Terminal Veghel na tien jaar helemaal klaar	33
‘Binnenvaart is gezelliger’	41
‘Ordinaire graai uit de pot’	43
Alpherium vergroent	47
‘Elektromotor gaat het helemaal maken’	48
Het gebergte loopt leeg	50
‘EU emissie-eisen maken nieuwe motoren te duur’	54
Schoon ruim is recht	57
Eregalerij voor scheepsdieren	62
Veka bouwt 15 tankers voor Shell	69
Binnenvaart moet 24/7 aan de slag	71
Rijnvaart kan bijna nergens liggen	75
Nicolette van de Brandaris	77
TwenteMax neemt 71% meer containers mee	83
O-foil eindigt met panne	87
Studeren om schip te kopen	94
‘Binnenvaart is altijd op tijd’	98
Tankvaarthouse op komst	102
42 miljoen ton nieuwe lading	114
Schoner kost driekwart miljard	122
Via de Chinees in de binnenvaart	126

Adverteerders- index

Rabobank	22
Verenigde Tankrederij	32
TVM-Group	60

ROTTERDAM - De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) signaleert dat schippers niet altijd binnen de scope van hun certificaten varen. De ILT nam op drie schepen maatregelen voor het varen zonder juiste certificaten. Twee schepen beschikten over papieren voor de binnenvaart terwijl zij op open zee voeren. De schippers konden geen certificaat van deugdelijkheid tonen waarmee op open zee mag worden gevaren. Zij waren alleen in bezit van een zogenaamd Communautair Binnenvaart certificaat voor Binnenschepen (CBB). Het derde schip voer 's nachts zonder daarvoor gecertificeerd te zijn en was onderbemand.

ZAANDAM - Het Openbaar Ministerie (OM) vervolgt de brugwachter die 6 februari 2016 in Zaandam een fataal ongeval zou hebben veroorzaakt. Hem wordt dood door schuld ten laste gelegd. Het OM verdenkt de 53-jarige brugwachter ervan de brug te hebben geopend terwijl er een fietsster op de brug stond. Zij viel van grote hoogte naar beneden en overleed. Volgens de wet is sprake van dood door schuld als iemand door zijn handelen of nalaten schuld heeft aan het overlijden van een ander.

DEN HAAG - De kosten van de inzameling van afval in de binnenvaart kan goedkoper door bij het vaststellen van de prijs van een afvalpas uit te gaan van de volledige Nederlandse binnenvaartvloot. Dat vragen de Tweede Kamerleden Betty de Boer (VVD) en Lutz Jacobi (PvdA) in een brief aan minister Schultz. Nu gaat Nederland voor de vaststelling van de kosten voor de afvalpas nog uit van 500 abonnementen. Daarbij blijkt een prijs van 269 euro gerechtvaardigd. 'Maar deze prijs leidt niet tot een brede afname van de afvalpassen', stellen de Kamerleden.

Rotterdamse congestie werkt door in Brabant

Brabantse containerterminals hebben vorig jaar ongewild ruim 10.000 vrachtwagenritten moeten maken vanwege congestie in de Rotterdamse haven. Daardoor groeit niet alleen het vervoer over water, maar ook het wegtransport. De Brabantse inland containerterminals slaan met 660.000 teu bijna 17% meer containers over.

'Dat het vervoer over de weg ook groeit, hangt samen met de noodzaak om klanten op tijd te bedienen als de binnenvaart wordt gehinderd door langdurig oponthoud bij de terminals in de zeehavens', meldt Brabacon, het netwerk van 10 Brabantse containerterminals. 'De terminals van Brabant Intermodal (Oosterhout, Waalwijk, Veghel, Cuijk en Tilburg) en Markiezaat (Bergen op Zoom) zetten regelmatig wegvervoer in om die wachttijden te omzeilen bij containers waarop een grote tijdsdruk staat. De betrokken terminals schatten dat vorig jaar 10.000 niet voorgenomen vrachtwagenritten werden gemaakt omdat de leadtimes in Rotterdam te lang en onbetrouwbaar waren.

'Ook het voorkomen van detention- en demurragekosten zorgden voor meer wegtransport dan gewenst en hinderde aldus de groei van het multimodale transport. Deze situatie loopt door in 2015. De terminal in Bergen op Zoom was bijvoorbeeld genoodzaakt in het eerste kwartaal van 2015 ruim de helft van de containers ongewild per vrachtwagen van en naar de zeehaventerminals te vervoeren.'

40 miljoen

Van het totaal aantal containers werd 180.000 teu hergebruikt, waarmee leegvrachten werden voorko-

men. Hiervan bestond 80% uit containers van 40 voet, de overige 20% waren 20-voeters. Uit de cijfers van Brabacon, het netwerk van 10 Brabantse containerterminals, blijkt dat vanuit het achterland ruim 105.000 teu via de containerterminals over de weg van en naar de zeehavens werd vervoerd en 160.000 containers een roundtrip via het water maakten tussen Rotterdam en Brabant. Een kleine 23.000 containers werden heen en weer over het spoor tussen de zeehaven en Tilburg of Eindhoven vervoerd. Brabacon berekende dat op basis van deze ruim 183.000 multimodale transporten met een gemiddelde roundtrip van circa 220 kilometer 40 miljoen vrachtwagenkilometers werden bespaard.

De groei van het multimodale transport is sterker in Midden- en West-Brabant dan in Oost- en Zuidoost-Brabant. In die laatste regio is sprake van een zekere stabilisatie. 'Daar hebben zich de laatste jaren nauwelijks nieuwe, grote logistieke bedrijven met aanzienlijke containervolumes gevestigd. De oorzaak hiervan hangt samen met een beperkt aanbod van geschikte bedrijventerreinen.'

Brabacon trekt uit de ontwikkelingen de voorzichtige conclusies dat bij de traditionele klanten de reker uit is en dat wat multimodaal kan ook multimodaal wordt vervoerd. 'Er zijn weliswaar grotere potentiële klanten, maar die kiezen nog steeds niet of maar beperkt voor multimodaal vervoer, omdat dit niet past. Nieuwe, kleinere klanten zijn er wel, maar dit zorgt nauwelijks voor flinke extra volumes. De echte groei komt vooral van nieuwe, internationale bedrijfsvestigingen of grote investeringen van al gevestigde bedrijven.' (EvH)



De gastanker Sefarina, nieuw gebouwd door Shipyard Constructions Hoogezand Nieuwbouw in Foxhol, bunkert als eerste schip in de Groninger zeehavens LNG. De mobiele bunkering in de Beatrixhaven in Eemshaven verloopt succesvol. LNG wordt gezien als een veel schonere brandstof dan gasolie of andere brandstoffen. Steeds meer schepen gaan over op LNG als brandstof. Groningen Seaports werkt momenteel met andere partijen aan een toekomstbestendige LNG-bunkerinfrastructuur. (DvdM/Foto Groningen Seaports)

Rake klappen na geluidsoverlast aggregaat

De Duitse schipper (65) van het ms Kevin en zijn zoon (41) raken bij Eefde ernstig gewond nadat een inwoner van Lochem verhaal komt halen omdat hun aggregaat teveel lawaai zou maken. De 53-jarige M.V. slaat de twee met een zwaar voorwerp. De mannen uit Duisburg worden met ernstige verwondingen naar het ziekenhuis gebracht. De politie spreekt van een uit de hand gelopen incident.

Het is niet de eerste keer dat de man schippers bedreigde. 'Ik werd in 2011 al door deze man met een hamer bedreigd', zegt Derk Posthumus, schipper van de Mia Amore. 'En ik ben niet de enige. Veel meer schippers hebben nare ervaringen met hem. "Ik maak je dood", schreeuwde hij tegen mij, terwijl hij met een hamer naar mijn hoofd zwaaide. Mijn vrouw heeft toen 112 gebeld, maar hij riep tegen de politie dat ik hem bedreigde in plaats van andersom. Ik heb toen wel aangifte gedaan. De politie heeft me afgelopen weekend gebeld om te vragen wat er toen is gebeurd.

'In 2011 was er nog geen generatorverbod. Nu is er ter hoogte van de camping een milieuzone, waar een generatorverbod geldt.' De Kevin zou op de grens van de milieustrook zijn afgemeerd en naar verluidt zou de schipper wel hebben geprobeerd de gratis walstroom aan te sluiten, maar toen dat niet lukte had hij de generator gestart. 'Dat aansluiten lukt mij vaak ook niet', zegt Posthumus. 'De aardlekschakelaar springt er daar bij mij vaak uit.'

Straatverbod

De aanvaller was eigenaar van de camping die langs het Twentekanaal ligt op ruim een kilometer onder de sluis. Hij zou de camping vorig jaar hebben verkocht en nu nog beheerder zijn. Volgens Posthumus, die veel op de Twentekanaal vaart, is de man volledig doorgedraaid. 'Ik denk zelf dat hij daar weg moet. Het is onhoudbaar. Een straatverbod gaat niet werken. De man is zo gefixeerd op het geluid van schepen, daar gaat hij zich niet aan houden. Sommige generatoren hoor je bijna niet meer, hij zoekt er echt naar.'

Posthumus weet van nog meer incidenten. Zo zou er een stoeptegel zijn gegooid naar een schip waarvan de schipper nog bezig was met afmeren en nog niet eens de kans had om de walstroom aan te sluiten. Ook zou de man een aflosser hebben bedreigd. Die zat in zijn auto met de muziek aan op zijn schip te wachten en maakte naar de smaak van de campingbaas teveel lawaai. Hij sloeg daarop met een zaklantaarn deuken in de auto. 'Het is iedere keer wat met deze man', zegt Posthumus. 'Wij liggen niet meer aan de nieuwe kade bij de camping. We durven niet meer. Mijn vrouw is al bang dat hij er aan komt als een van onze honden blaft.'

Jaar cel

In april 2016 veroordeelt de rechtbank de 53-jarige M.V. voor poging tot zware mishandeling en poging tot doodslag. De man krijgt een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van één jaar. Er was twee jaar geëist, waarvan een half jaar voorwaardelijk. V. stelt nog wel uit noodweer te hebben gehandeld, maar de

rechtbank gaat hier niet in mee. Volgens de rechtbank is hij veel te ver gegaan en had hij de schipperszoon tijdens de ruzie op minder kwetsbare delen dan het hoofd kunnen slaan. Voor wat betreft de oudste schipper oordeelt de rechtbank dat geen sprake was van een dreigende situatie waartegen de man zich mocht verdedigen. Het enkele vastpakken van zijn echtgenote, terwijl de andere schipper al buiten bewustzijn was, is daarvoor volgens de rechtbank niet voldoende. De man deed ook nog tevergeefs een beroep op noodweerexces, er was volgens de rechtbank geen sprake van een hevige gemoedsbeweging.

Grof geweld

Volgens de rechtbank is het voorstelbaar dat de frustraties van de man over de geluidsoverlast zich door de jaren heen hebben opgestapeld. Maar dat kan geen excuus zijn voor grof geweld. V. mag volgens de rechtbank van geluk spreken dat het letsel de schipperszoon niet fataal is geworden en dat het letsel van de vader relatief beperkt bleef. Daarom past volgens de rechtbank een gevangenisstraf van langere duur. De rechter houdt rekening met het blanco strafblad. Het gevaar op herhaling is volgens de rechtbank klein, omdat de man is verhuisd naar een andere plaats en de camping heeft verkocht. 'De celstraf zal mogelijk gevolgen hebben voor de baan van de man, maar vanwege de ernst van de vergripen kan hier geen rekening mee worden gehouden.' V. moet ook schadevergoedingen van ruim 2500 en 4000 euro aan de slachtoffers betalen. (MdV/EvH)



Het Havenbedrijf Rotterdam gaat strenger optreden tegen schippers van pleziervaartuigen die de Rotterdamse haven aandoen. Vorig jaar bleek dat een derde van deze watersporters zich onvoldoende aan de regels houdt. 'De tijd van waarschuwen is voorbij', zegt havenmeester Rene de Vries. 'Bij overtredingen volgt prompt een proces-verbaal.' (MdV/Foto Haven Rotterdam)

MOERDIJK - Een duwstel ramt een pijler van de Moerdijkspoorbrug over het Hollands Diep. Het met kolen geladen duwstel is onderweg van Terneuzen naar de Geertuidenberg. Een boot van Rijkswaterstaat en de P96 van de waterpolitie komen ter plaatse en het treinverkeer over de spoorbrug wordt stilgelegd. Nadat is geconstateerd dat de brug geen noemenswaardige schade heeft opgelopen, kunnen de treinen weer gaan rijden.

PARIJS - De Escaut Valenciennes Terminal van Contargo Noord-Frankrijk krijgt van het Franse ministerie van economische zaken de toekomstprijs 'Demain l'Economie'. Deze prijs wordt uitgereikt aan bedrijven die toekomstgerichte voorbeeldprojecten omzetten in de praktijk. Contargo krijgt de prijs omdat het tussen november 2013 en februari 2015 in samenwerking met de Franse regering en de Belgische en Franse douane de Escaut Valenciennes Terminal heeft laten certificeren als Extended Gateway. Het is de eerste Franse terminal met dit certificaat.

Rekenkamer ontdekt 400 miljoen tekort op vaarwegonderhoud

Rijkswaterstaat komt tot 2020 zeker 400 miljoen euro tekort voor het in goede staat houden van de hoofdvaarwegen. Achterstanden in onderhoud zullen volgens de Algemene Rekenkamer leiden tot hinder voor het scheepvaartverkeer. Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur) had tot 2011 de cijfers nog wel op een rij, maar sindsdien is een groot gat in haar begroting geslagen, doordat Rijkswaterstaat 'de informatiehuishouding niet op orde had'.

Dit staat in het rapport 'Instandhouding hoofdvaarwegennet' van de Algemene Rekenkamer. De extra budgetbehoefte is voor een deel in beeld gekomen doordat Rijkswaterstaat de informatie over de omvang en kwaliteit van het hoofdvaarwegennet verder op orde heeft gebracht.

SP-Tweede Kamerlid Eric Smaling reageert geschokt. 'De tekorten stapelen zich steeds verder op. Vorig jaar bleek al dat er te weinig geld is voor het wegennet, onlangs kwam bij het spoor een tekort van honderden miljoenen naar voren en nu blijkt dat er ook onvoldoende geld is voor de vaarwegen. Overal ontstaan tekorten, maar we zien wel dat minister Schultz vasthoudt aan haar eigen paradeplandjes, zoals een peperdure Blankenburgtunnel of de verbreding van de A27. Dat is niet langer uit te leggen', aldus Smaling.

3000 kilometer

Rijkswaterstaat heeft volgens de Algemene Rekenkamer 'progressie gemaakt' bij het verbeteren van inzicht in de onderhoudsopgave. 'Desondanks is er nog geen actueel, betrouwbaar en compleet zicht op de omvang en de kwaliteit van het hoofdvaarwegennet en de daartoe behorende objecten

zoals bruggen en sluisen. Dat bemoeilijkt een accurate inschatting van hoeveel budget op welk moment nodig is voor beheer, onderhoud, renovatie en vervanging van onder meer ruim 3000 kilometer kanalen en rivieren, meer dan 300 vaste en beweegbare bruggen en zo'n 130 schutsluisen.'

Tekorten in het budget voor de instandhouding van het hoofdvaarwegennet zijn een terugkerend verschijnsel (2003, 2008 en 2012). In 2012 berekende de minister een tekort van 1,8 miljard euro voor de periode 2012 tot en met 2020. De minister heeft toen maatregelen getroffen om dit tekort op te heffen.

Nu we vier jaar verder zijn, constateert de Algemene Rekenkamer dat er tot 2020 zeker 0,4 miljard extra budgetbehoefte is. Ook voor de periode na 2020 ziet de Algemene Rekenkamer risico's voor de instandhouding van het hoofdvaarwegennet.

Minister ontkent

Minister Schultz is het niet met de Algemene Rekenkamer eens dat er een tekort van 400 miljoen euro is voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Zij ziet een deel van dat bedrag niet als een tekort, maar als 'een aanvaardbare spanning op het budget'. 'De Rekenkamer kijkt tot 2020 en stelt op basis daarvan dat wij onvoldoende budget hebben. Wij hanteren zelf echter een andere horizon, namelijk 2028. Als je tot dat jaar kijkt, zie je dat wij 300 miljoen wel degelijk gedekt hebben.'

Er blijft dus nog 100 miljoen zonder dekking over en daar zit volgens de minister vooral het discussiepunt. 'De Rekenkamer zegt eigenlijk dat je alles wat je hebt gepland voor de toekomst ingeboekt moet hebben. Wij zien het bedrag echter niet als een tekort, maar als een aanvaardbare spanning op het budget.' (DvdM/EvH)



Siemens Nederland gaat de sluisen en stuwen in de Nederrijn en Lek renoveren. Hiermee is 100 miljoen euro gemoeid. De complexen bij Hagestein, Amerongen en Driel zijn na zo'n 50 jaar toe aan een grondige opknabbeurt. De renovatie moet in 2021 zijn afgerond. Na de renovatie moeten de stuwen weer 50 jaar meegaan. (Mdv/Foto Rijkswaterstaat)