



Enquête ASV: driekwart varenden ondervindt problemen

Ligplaats vaak onveilig

Door René Quist

Ligplaatsen in veel Nederlandse havens en langs de Rijn in Duitsland zijn vaak gevaarlijk. Het vereist vaak acrobatische toeren om van boord te komen. Ook ervaart zo'n driekwart van de schippers problemen met de maximale ligduur van 3x24 uur. Nieuws /3



'Koppelverbanden zijn een mannenwereld'
Kielzog /23



Stikstofinstallatie Mariflex klaar voor ontgassen in de praktijk
Vervoermarkt /6



Losse nummers € 3,95



Kraakloze digitale marifonie bestaat, maar mag nog niet
Techniek /14



Pim Visser: 'De visserij zoals die nu is, is eindig'
Visserij /8

---Alledag

Vrijheid

De bejaarde buurman die voor ons moet laden - ik schat hem boven de 70 - is eigenlijk veel te dik voor het gangboord. En zijn zieke vrouw te zwak om samen met hem open en dicht te leggen. Ik ga een handje helpen. Op de vraag waarom ze nog steeds varen, zegt de schipper: 'We hebben geen keus. We raken het schip niet kwijt voor de prijs die we nodig hebben om aan de wal te gaan. Bovendien vinden we varen machtig mooi. Varen is vrijheid.' Vrijheid is een mantra in de binnenvaart. Maar in dit geval zie ik toch vooral dwangarbeid. ...

LEES OOK:

- 02 Agressieve orka's vallen jachten aan
- 03 Tankerschipper zet gas erop bij controle
- 03 Multinationals springen in de bres voor zeelieden
- 07 Antwerpen maakt het drugsmafia moeilijk
- 08 EMK wint Europese vissers voor protestbrief aan Brussel
- 11 Kunstwerken Oost-Nederland straks in beheer bij één partij
- 16 Bijlsma tovert containerschip om tot sleehopperzuiger



Nautisch broodfonds krijgt vlees op de botten
Varend bestaan /5

Anthony Veder goochelt met vakantiedagen
Wacht te kooi /20



Historische salonboten in actie tegen vaarbeleid Amsterdam
Nieuws /2



(advertenties)

Wij repareren, reviseren en inspecteren ABC dieselmotoren, keerkoppelingen en pompen.
reikon.nl / 0181 614 466
24/7 service
REIKON
IT'S THE INSIDE THAT COUNTS.

MARBLE
Full Control!
Marble Automation
Keteldiep 6, 8321 MH Urk
The Netherlands
+31 (0)527-687953
www.marbleautomation.com

dolderman
KEERKOPPELING DEFECT?
SCHAKEL DIRECT
dolderman keerkoppeling service
24 UURS STORINGSDIENST
www.keerkoppeling.com
Bel 078-6138277
MASSON REINTJES TWIN DISC ZF LOHMANN

AMW-MARINE
SCHEEPSSCHROEVEN
E info@amw.nl | www.amw.nl
T 078-6810100

KOEDOOD
MARINE GROUP
TOGETHER WE CAN MAKE THE UNTHINKABLE, POSSIBLE
T 078 6813127
KOEDOOD.NL
MAKES THE DIFFERENCE

2 Nieuws en achtergronden

Opnieuw uitstel beurs Maritime Industry

GORINCHEM De beurs Maritime Industry in de Evenementhal Gorinchem is opnieuw verplaatst vanwege het coronavirus. De volgende editie is nu gepland op 18, 19 en 20 mei 2021.

Afgelopen mei zag de beursorganisatie zich ook al gedwongen het evenement te verplaatsen naar 13, 14 en 15 oktober aanstaande. Beursorganisator Easyfairs zag zelf nog wel mogelijkheden de beurs in oktober veilig te houden. 'Wij waren zelf overtuigd dat de beurs kon doorgaan, maar het sentiment onder exposanten is veranderd. We luisteren naar onze exposanten en hebben besloten de 16de editie van Maritime Industry opnieuw te verplaatsen', zegt Bianca van Grinsven namens Maritime Industry in een persbericht. (PN)

Gratis energiscan binnenschepen

ANTWERPEN Vlaanderen biedt binnenvaartschepen een gratis energiscan aan.

Het is een initiatief van Antwerpen, North Sea Port (Gent, Terneuzen en Vlissingen), de Vlaamse Waterweg en het departement Mobiliteit en Openbare Werken in het kader van het Europese onderzoeksproject Clean Inland Shipping (Clinsl). Tijdens zo'n scan komt een deskundige aan boord en neemt het elektriciteitsnet aan boord én het verbruik onder de loep. Het verslag geeft inzicht in het verbruik en bevat tips voor besparingen. Hiermee kan de walstroomberekening tot een minimum worden beperkt.

Met deze actie wil de overheid het gebruik van walstroom verder stimuleren. Geïnteresseerden kunnen tot 22 oktober inschrijven op de website Aanmelden Energiscan Binnenschepen. (JG)

Agressieve orka's vallen jachten aan

CORUNA De maritieme autoriteiten maken zich zorgen om agressieve orka's die kleine schepen aanvallen voor de Spaanse kust.

De zeezoogdieren proberen schepen te rammen en veroorzaken schade. Bij de Spaanse kustplaats Coruna werd een



12 meter lang zeiljacht zeker 12 keer geramd door een orka. Het roer raakte daarbij onklaar. Begin september werd ook de Spaanse kustwacht aangevallen. Ook bij deze aanval werd het roer beschadigd. Er is geen verklaring voor het gedrag van de beesten. Volgens onderzoekers zou het kunnen liggen aan stress. (RvdB)



Reders vrezen vergunning en bedrijf te verliezen

Historische salonboten in actie tegen vaarbeleid Amsterdam

Door René Quist

AMSTERDAM Zo'n 25 historische salonboten hebben donderdag 24 september geprotesteerd bij de Stopera in Amsterdam tegen het nieuwe vaarbeleid van de hoofdstad.

Het nieuwe vaarbeleid is erop gericht drukte op het water tegen te gaan. Het aantal vergunningen wordt beperkt. Een nieuwe vergunningen worden door middel van een loterij vergeven. Rederijen met 'beeldbepalende historische salonboten' dreigen hierdoor vergunningen kwijt te raken, terwijl zij menen helemaal niet de oorzaak te zijn van de drukte. Zij varen naar eigen zeggen in een heel jaar net zoveel tochtjes als de grote rederijen in twee maanden. En ze doen grote investeringen om het erfgoed in de vaart te houden.

Grote verschillen

Tommy van Riet, eigenaar van Private Boat Tours en voorzitter van de Verenigde Rederijen Amsterdam: 'De 35 historische salonboten die in Amsterdam varen zijn niet de oorzaak van de drukte op het water, maar dreigen wel hun vergunning te verliezen. De salonboten varen nauwelijks met toeristen en zijn niet gebonden aan het drukke vaargebied en de route langs toeristische bezienswaardig-

heden. Er zijn zoveel verschillen dat het gewoon niet reëel is de kleine salonboten over één kam te scheren met de grote open sloepen en toeristische rondvaartboten.'

Uitzondering

'Dat er nieuw beleid moest komen snappen wij, maar de uitvoering klopt gewoon niet. De gemeente handhaaft niet op overlast, maar beperkt wel het aantal

vergunningen, ook voor varend erfgoed. Het verlies van één vergunning heeft voor een kleine rederij desastreuze gevolgen.

'Terwijl de gemeente juist varend erfgoed wil behouden. Daarnaast vermeldt Amsterdam in haar plannen dat er maximaal 550 vergunningen worden uitgegeven, terwijl ze nu zelf al door dat aantal heen gaan. Als dát kan, dan kan ook het segment voor de kleine

salonboten eenvoudig ruimer worden gemaakt.'

De salonbootrederijen wilden met hun protestactie de gemeente overreden een uitzondering te maken. Na het inspreken van meerdere rederijen in de gemeenteraad en ondanks bezwaren van vrijwel alle raadsleden, liet wethouder Sharon Dijkema weten toch voornemens te zijn de loting door te zetten.



Salonboten protesteren in Amsterdam tegen voornemen het aantal beschikbare vergunningen te beperken. (Foto PR)

Het plaatsen van de nieuwe sluisdeur verliep in etappes.

(Foto Rijkswaterstaat)

Eerste sluisdeur zeesluis IJmuiden ligt erin

IJMUIDEN Rijkswaterstaat heeft deze week de eerste sluisdeur geplaatst in de nieuwe zeesluis van IJmuiden. Het duurt 72 uur om de gigantische deur op zijn plaats te krijgen. De deur is 72 meter lang, 11 meter breed en 24 meter hoog.

De sluisdeur lag al sinds begin 2019 in de kolk, waar er de nodige technische installaties werden aangebracht. Voordat de deur op zijn plek kon worden gezet, werd 600.000 kubieke meter zand uit de kolk gegraven om de juiste diepte te verkrijgen.

De komende maanden wordt de sluisdeur getest. De deur is onderdeel van de toekomstige hoogwaterkering, dus het is van groot belang dat hij goed werkt.

Hierna moeten er nog twee sluisdeuren worden geplaatst. Die liggen nog geparkeerd in de Amerikahaven in Amsterdam. Wel zijn ze al afgebouwd en getest. Wanneer deze deuren in zijn kas worden geplaatst is nog niet bekend.

De nieuwe zeesluis wordt naar verwachting begin 2022 in gebruik genomen. (RvdB)

Enquête ASV: driekwart varenden ondervindt problemen

Ligplaatsen vaak onveilig

Door René Quist

Ligplaatsen in veel Nederlandse havens en langs de Rijn in Duitsland zijn vaak gevaarlijk. Het vereist vaak acrobatische toeren om van boord te komen. Ook ervaart zo'n driekwart van de schippers problemen met de maximale ligduur van 3x24 uur.

Dat blijkt uit de ligplaatsen-enquête die de Algemene Schippers Vereniging (ASV) op haar najaaarsvergadering heeft gepresenteerd. Uit de rondgang blijkt dat het merendeel van de schepen wel eens is weggestuurd van de ligplaatsen en zodoende onnodig moest varen (73%). Door gebrek aan ligplaatsen zien veel schippers zich bovendien gedwongen de vaartijdenwet te overtreden (74%), omdat niet tijdig een ligplaats kan worden gevonden. Bijna 58% is ontevreden over de voorzieningen bij de ligplaatsen en 78% heeft zich wel eens in een gevaarlijke situatie bevonden door de slechte staat van de ligplaatsen.

Geschrokken

De ASV maakt zich al langer

hard voor meer en betere ligplaatsen. De enquête is bedoeld om meer inzicht te krijgen in de problematiek. Hoewel de uitslag

Gammele trappen, glibberige steigers

de ASV niet verbaast - 'We wisten dat ligplaatsen een groot probleem zijn' - is de vereniging wel geschrokken van de enorme lijst met voorbeelden van discutabele ligplaatsen die in detail worden beschreven door de deelnemers. De problematiek ligt vooral bij de kleinere schepen, merendeel tot 1000 ton, zo schetst woordvoerder Sunniva Fluitsma van de ASV. Bij grotere schepen speelt het minder.



Er zijn te weinig goede ligplaatsen met voorzieningen zoals drinkwater of een autosteiger, zoals bij deze in Rotterdam. (Foto Haven Rotterdam)

Uit de enquête blijkt dat Zuid-Nederland de meeste problemen oplevert, wat ligplaatsen betreft.

Kamermotie

Door de Coronacrisis liggen meer schepen stil en is er nog meer behoefte aan ligplaatsen, zo stelt de ASV, die de problematiek ook succesvol heeft aangekaart bij de politiek.

In juni nam de Tweede Kamer unaniem een motie over het ligplaatsenbeleid. In die motie werd afgesproken dat vaarwegbeheerders Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten duidelijker afspraken moet maken over het beleid rond ligplaatsen.

Uitgebreid aandacht voor ligplaatsproblemen op pagina 12 en 13.

Tankerschipper zet het gas erop bij controle

ROTTERDAM De schipper van een binnenvaarttanker is er eind augustus vandoor gegaan toen ILT-inspecteurs hem betrapten op varend ontgassen waar dat niet was toegestaan. De overtredding werd geconstateerd door snuffelpalen ('e-noses') van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Dat meldt de ILT.

Na het verzoek om naar een nabijgelegen ligplaats te varen, beloofde de schipper van de tanker volgens ILT om af te meren. Maar ter plaatse zagen de inspecteurs het schip toch wegvaren. De schipper negeerde herhaalde vorderingen naar de kant te komen en voer door naar België. De volgende dag werd het schip alsnog aangehouden. Bij een Nederlandse sluis gingen ILT-inspecteurs aan boord. Welke sluis dat was is niet vermeld, maar de ILT plaatst een foto van de Volkeraksluizen bij het persbericht. De ambtenaren hoorden de schipper en maakten proces-verbaal op voor het niet voldoen aan de vordering tot stilhouden en voor het varend ontgassen. Beide zijn een misdrijf.

Snuffelpaal

De constatering dat mogelijk sprake was van varend ontgassen gebeurde na een meting door een snuffelpaal in het Rijnmondgebied. Die geeft de melding door aan de ILT. De inspectie vraagt digitaal de ladingdocumentatie op en bekijkt waar het schip vaart. Op basis daarvan wordt bepaald of nader onderzoek aan boord nodig is. Een inspectie aan boord is soms vereist om een overtreding vast te stellen, zegt de ILT. (BO)

Multinationals springen in de bres voor zeelieden

Door Bart Oostenveld

NEW YORK Een groot aantal multinationals in de voedselsector dringt aan op een snelle aanpak van de problemen met bemanningswisselingen. De bestuurders van ruim 30 internationale bedrijven, verenigd in het Consumers Goods Forum, stuurden een brandbrief aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

De bedrijven schrijven dat de logistieke ketens in het zeevervoer wereldwijd ernstig zijn ontregeld door coronamaatregelen, waaronder de aanvoer van belangrijke goederen, zoals voedsel en hygiëneproducten. Het gaat om ruim 30 bekende bedrijven die een rol spelen op wereldschaal. Onder hen Danone, Nestlé, Procter & Gamble, Colgate-Palmolive en PepsiCo. Ook de CEO's van een aantal Nederlandse multinationals, waaronder Heineken, Unilever en Ahold

Delhaize, ondertekenden de brief. De zaak is van groot belang vinden de concerns, omdat 90% van het vervoer over zee gaat.

Teststelsysteem

Om de transportroutes open te houden, de aanvoer van belangrijke goederen weer mogelijk te maken en de mensenrechten van de zeevarenden te beschermen, roepen zij de VN-lidstaten op de protocollen van de IMO bij aflossen te hanteren. Daarin staat dat zeevarenden in havens van boord moeten kunnen en niet moeten worden gehinderd bij het reizen. Verder pleiten de bedrijven ervoor dat zeevarenden als 'key workers' worden aangemerkt, dat er een duidelijk teststelsysteem komt bij 'crew changes' en dat de maximale periode van 11 maanden aan boord gehandhaafd blijft. Verder zou er soepel moeten worden omgegaan met medische certificaten, zodat de schepen kunnen blijven varen.

(advertenties)

T +31(0)10 429 08 88	T +31(0)10 429 90 35
SCHEEPSWERF HOOGERWAARD OPHEMERTSTRAAT 43 3089 JD ROTTERDAM WAALHAVEN - PIER 8 HAVENNR. 2510	MACHINEFABRIEK ROTTERDAM BV OPHEMERTSTRAAT 45 (HAL 2) 3089 JD ROTTERDAM WAALHAVEN - PIER 8 HAVENNR. 2510
HOOGERWAARD.COM	MACHINEFABRIEK-ROTTERDAM.NL

GS GEBR. SLUYTER BV Makelaars in Assurantien
Gespecialiseerd in binnenvaart
Beurs-World Trade Center Beursplein 37, Rotterdam Telefoon: 010 - 405 2000 Mail: casco@gebrsluyter.nl
www.gebrsluyter.nl

Familieberichten

zijn berichten over jubilea, geboorte, huwelijk, overlijden, dankbetuiging en in memoriam.

U kunt een familiebericht in de Schuttevaer opgeven via telefoon 0570-581003 of mailen naar verkoop@schuttevaer.nl

Tevens is het mogelijk om uw bericht te laten plaatsen in de digitale nieuwsbrief.

Sluitingstijden: elke dinsdag om 12.00 uur.

SCHUTTEVAER



SHIPYARD MILLINGEN

De totaalwerf van Nederland

Onderhoud
Ombouwen

Reparaties
Verbouwen

Moderniseren
Nieuwbouw

Klasse maken
Afbouw

Rijndijk 19 | 6566 CG Millingen a/d Rijn

0481-43 82 38 | info@shipyardmillingen.nl | shipyardmillingen.nl

ACCU'S



TRAKTIEBATTERIJEN
STARTBATTERIJEN
LADERS

LICHTACCU'S



Leeghwaterstraat 19, 4251 LM Werkendam, Tel. 0183-501016
info@daveco.nl www.daveco.nl
Bezorging door geheel Nederland en België



SCHEEPSWERF MEPPEL

VOOR AL UW
ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN,
REPARATIE EN VERBOUWINGEN

(hellingcap: 92.00 x 11.45 mtr.)

Complete aan- en afbouw

Verlengen tot 110 mtr.

Nieuwbouw t/m 110 x 11.45 mtr.

Ing. woning beschikbaar.

Tel. 0522 - 25 20 48

Fax 0522 - 25 87 05

Mob. 06 - 21 21 17 12

Email: info@scheepswerfwoutliezen.nl

Internet: www.scheepswerfwoutliezen.nl



DUTCH HARBOUR

's-Gravendeel B.V.

Affordable & secure lay-up

Harbour G950
Griendweg 14
's-Gravendeel

www.dutchharbour.nl

+31 (0)85 8779114
info@dutchharbour.nl



HOENDEROP

Technische groothandel

IN OKTOBER ZIT U GOED BIJ HOENDEROP

Dit jaar gaat de
beurs Maritime
Industry in Gorinchem
helaas niet door.

**De speciale beurskortingen
op stuurstoelen krijgt u wel
bij Hoenderop.**

Maak een afspraak,
bezoek onze showroom en
profiteer van deze actie.

Tijdens uw
bezoek zorgen
wij voor uw
veiligheid en
nemen alle
COVID-19
maatregelen
in acht.

Deze actie geldt van 12 tot 23 oktober 2020.

Kijk voor ons hele assortiment stuurstoelen ook op www.hoenderop.nl.



P. Hoenderop BV | Boelewerf 3 | 2987 VD Ridderkerk
0180 - 460 760 | info@hoenderop.nl



Hoeben RDM Kampen

Recycling drijvend materieel

+31 (0)38 477 29 35
Oslokade 1 8326 CH Kampen

In- en verkoop van:

- Schroot en metalen
- Drijvende objecten
- Bruikbare onderdelen



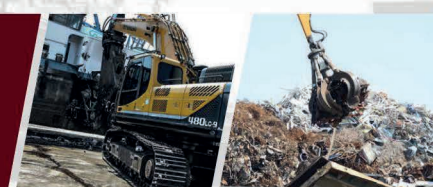
Eigen drijvende bok
400T

Op- en overslag van
grote (sloop) objecten
en constructies

www.hoeben-metalen.nl
www.hoebenrdm.nl



Hoeben Metalen Kampen



Tweede Bootfonds heeft nog plaats voor nieuwe leden

Nautisch broodfonds krijgt vlees op de botten

Door Bart Oosterveld

Er zit inmiddels genoeg in de pot om bij ziekte één van de leden voor een periode van 10 maanden te ondersteunen. Dat was onlangs het goede nieuws op de eerste ledenvergadering van het nautische broodfonds, dat vorig jaar september in Amsterdam werd opgericht. Sinds de officiële start in maart, hebben de 32 leden ruim 15.000 euro bij elkaar gespaard.

De vergadering werd gehouden aan boord van de tweemastklipper Bracksand van schipper-eigenaar Martijn Kuipers, die lag afgemeerd bij het NDSM-terrein in Amsterdam-Noord. De stoelen stonden uiteraard ruim uit elkaar om het coronavirus de wind uit de zeilen te nemen.

Fiscus

De ledenlijst laat zien dat het broodfonds momenteel 32 leden telt en dat er twee aspirantleden zijn die op het punt staan toe te treden. Een aantal van hen kwam op het initiatief af na een artikel in Weekblad Schuttevaer in september vorig jaar. Voor wie het begrip broodfonds niet kent: daarbij gaat het om een vereniging waarbij de leden geld inleggen, dat wordt uitgekeerd in het geval dat een hen ziek mocht worden. Een soort doe-het-zelf-alternatief voor een voor velen onbetaalbare arbeidsongeschiktheidsverzekering

bij een verzekeringsmaatschappij. De leden leggen maandelijks een bedrag in op een speciale eigen rekening. Bij ziekte keert het broodfonds een bedrag uit. Een van de voordelen is, dat de uitkering die rechtstreeks van de leden naar de

Ziektepercentage ligt voorlopig op 0%

zieke gaat, niet door de fiscus als inkomen wordt belast. Er is een wachttijd van een maand ingebouwd, waarmee het aanvragen van een uitkering bij een verkoudheid of griepje wordt afgevangen.

Nautisch beroep

Bijna de helft van de leden was aanwezig om mee te praten over de te volgen koers van het broodfonds, dat Tweede Bootfonds is genoemd. De reden voor de toevoeging 'Tweede': er bleek al een

ander Bootfonds te zijn. Punt van discussie was hoe 'nautisch' het broodfonds moet zijn en welke criteria er bij een nieuwe aanmelding worden gehanteerd. Is een zeilmaker bijvoorbeeld welkom en hoe zit het met de bewoner van een woonschip?

Stemming leidde er uiteindelijk toe dat een nieuw lid 'in principe' als ZZP'er in een nautische beroep

moet werken. De zeilmaker is welkom, de arkbewoner niet. Maar de toevoeging 'in principe' zorgt ervoor dat het bestuur wat beleidsruimte heeft en kan schipperen in individuele kwesties.

Amsterdam

Het broodfonds is behalve een inkomensvoorziening ook een netwerk, waarbij de leden elkaar

leren kennen en eventueel ook op andere terreinen kunnen bijstaan. Bijvoorbeeld door voor elkaar in te springen als charterschipper (die ruim in het bestand vertegenwoordigd zijn) of opdrachten kunnen doorschuiven als ze zelf een keer nee moeten zeggen. Een aantal leden werkt bijvoorbeeld in de Amsterdamse rondvaart. Een vraag uit de vergadering was, of het daarom niet handig zou zijn om het werkgebied van het broodfonds te beperken tot Amsterdam. Maar een meerderheid wilde toch liever de ruimte hebben om ook buiten Amsterdam leden te werven.

Ziektepercentage

Overigens mag het idee van een broodfonds zich inmiddels in ruime belangstelling verheugen. Uit de gegevens die het bestuur presenteerde blijkt dat momenteel 591 broodfondsen zijn aangesloten bij de landelijke organisatie Broodfondsmakers in Utrecht, die de administratie doet voor de meeste broodfondsen. Opgeteld zijn er 26.577 deelnemers. Recent werden er 810 zieken geteld, wat een ziektepercentage van 3% betekent. Dat is ruim onder het landelijk gemiddelde van 5,2%, dat het CBS voor het eerste kwartaal van dit jaar berekende. Voor het Tweede Bootfonds zijn de cijfers toe nu toe nog mooier: geen van de leden heeft zich ziek hoeven melden, dus ligt het ziektepercentage zelfs op 0%.

Het bestuur bestaat uit drie leden: Ivo Mentink (voorzitter), Johan Alkema (secretaris) en Stef Peters (penningmeester). Nieuwe leden zijn welkom. Doel is de club te laten groeien tot 50 deelnemers. Informatie is te verkrijgen via nautisch-broodfonds@broodfonds.nl.



Het bestuur van het broodfonds, van links naar rechts voorzitter Ivo Mentink, penningmeester Stef Peters en secretaris Johan Alkema.



De eerste vergadering van bestuur en leden van het Tweede Bootfonds in het dagverblijf van de tweemastklipper Bracksand (Foto's Bart Oosterveld)

6 Vervoermarkt

Neptune bouwt ponton voor kabelvervoer Rijn

HARDINXVELD-GIESSENDAM Neptune Marine in Hardinxveld-Giesendam legt momenteel de laatste hand aan een 100 meter lange en 22 meter brede ponton voor kabelfabrikant NKT.

De ponton is nodig om kabels voor de offshore-windsector over de Rijn van Keulen naar Rotterdam te vervoeren. Neptune Mari-



Tewaterlating van de nieuwe EuroCablePontoon van NKT. (Foto NKT)

ne was tevens verantwoordelijk voor het ontwerp van deze zogeheten EuroCablePontoon 10022. Omdat ook bij lage Rijnwaterstanden kabels moeten kunnen worden vervoerd, heeft de ponton een geringe diepgang.

NKT, met hoofdkantoor in Kopenhagen, voorziet een groeiende vraag naar kabels voor windparken en investeert derhalve in extra transport- en opslagcapaciteit. Naar verwachting kan de nieuwe kabeltransportponton nog voor het einde van dit jaar in gebruik worden genomen. (PAS)

Ladingtanks tanker Guadeloupe worden gasvrij gemaakt

Stikstofinstallatie Mariflex klaar voor ontgassen in de praktijk

Door Robin van den Bovenkamp

Mariflex in Vlaardingen werkt al jaren aan de ontwikkeling van een verantwoorde techniek om tankschepen te ontgassen. En nu is het zover, er kan in de praktijk worden getest. Voor de wal ligt de tanker Guadeloupe, die hierna naar de werf gaat. We spreken met directeur Ruud Cogels en hoofd sales Walter van der Pluym over de weg naar duurzaam ontgassen.



Ruud Cogels en Walter van der Pluym van Mariflex Group. (Foto's Robin van den Bovenkamp).

'Wij waren de eerste met zo'n ontgassingsinstallatie', vertelt Cogels trots. De machine die wordt gebruikt om de dampen om te zetten in vloeibare vorm, werd jaren geleden uit Texas gehaald. Eenmaal in Nederland werd hij compleet omgebouwd voor de bin-

'Onze installatie levert bruikbaar restproduct op'

nenvaart. In 2012 en 2013 werd er voor het eerst mee getest, maar die proeven vielen tegen. In 2018 begon het bedrijf met nieuwe proefnemingen.

'Mariflex is een officiële testlocatie voor de taskforce Landelijk Ontgassen. Schepen kunnen hier nu al terecht. Het terrein is open voor ontgassers', zegt Cogels, te-

vens voorzitter van Evra. En dat is net op tijd, want in 2021 gaat de eerste fase van het landelijke verbod op varend ontgassen in. Dan mogen benzeen en motorbrandstoffen alleen nog worden afgegeven op aan te wijzen plekken zoals hopelijk het terrein van Mariflex.

Veiligheid

De proeven worden streng gecontroleerd door onder meer DCMR en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Alles moet veilig en volgens de regels verlopen. Pas als alle proeven zijn goedgekeurd, kan Mariflex verder met zijn dienstverlening. 'We maken langzaam stappen. We werken nauw samen met de binnenvaart.'

Cogels noemt de onderneming productierijp, maar nog niet rendabel. 'We hebben nu alleen nog maar kosten. Al hebben we best al wat aanvragen voor ontgassen.'



De binnenvaarttanker Guadeloupe wordt op een afgesloten deel van het terrein in enkele dagen ontgast.

Hij noemt de ontgassingsinstallaties zoals die er nu staan een volwaardig alternatief voor varend ontgassen. 'Er zijn 10 partijen bij dit proces betrokken.'

Stikstof

Het draait allemaal om circulaire denken. Cogels benadrukt dat geen afval bij het ontgassen komt kijken, alleen restproduct. 'We zijn nu bezig de techniek te vervolmaken.'

De installatie werkt met stikstof. De dampen wordt aangezogen, gaan de installatie in en worden langs een extreem koud oppervlak gehaald, tot -170 graden Celsius. Zo worden de dampen vloeibaar



Tekenen van herstel tankvaart

ook vervoerd door de Mystras, die 26 oktober aan zal komen. Ook in Rotterdam wordt het weer wat drukker. Vanaf 22 september ligt bij Botlek de Melia maïs te lossen. Op 10 oktober komt de Dream Team aan met sojaschroot. De Aquapiscus wordt op 14 oktober verwacht, ook met sojaschroot.

EMO

Het is bij EMO opnieuw druk. Van 28 september tot en met 30 september lag de Lowlands Energy er kolen te lossen. Vanaf 30 september tot en met 1 oktober loste de Theodor Oldendorff erts. Phaidra kwam ook kolen lossen van 30 september tot en met 2 oktober. Van 1 tot en met 3 oktober ligt de Majulah Harbourfront er om kolen te lossen. De Philipp Oldendorff komt ook langs met kolen van 2 tot en met 4 oktober. Van 3 tot en met 5 oktober ligt de Nadine V kolen te lossen. En 4 tot en met 6 oktober komt de Golden Opportunity erts lossen.

Waterstanden

Op de Donau staat het water weer hoger, na een aantal herfstachtige dagen. De week begint met een waterstand van 3,60 meter en zakt iets in naar 3,22 meter. Ook op de Rijn staan de waterstanden er weer beter voor. Bij Maxau is het water gestegen naar 4,60 meter. Bij Mannheim staat de waterstand op 2,48 meter. De waterstand bij Kaub is verdubbeld ten opzichte van vorige week. Daar staat de stand op 1,60 meter. Deze zakt wel weer in naar 1,20 meter. Koblenz schommelt deze week van een stand van 1,50 meter naar boven de 1,60

meter en weer terug naar 1,35 meter. Keulen blijft redelijk stabiel. De waterstand blijft gedurende de week rond de 1,90 meter schommelen. Duisburg-Ruhrort stijgt van 2,70 meter naar boven de 3 meter en daalt weer naar 2,78 meter.

Tankvaart

PJK-Rijnvrachttarieven per 29 september 2020 © PJK International bv / www.insights-global.com
Basis 2000 tons partijen of op waterstand geladen (voor Dortmund: incl. 1000-1200 ton) van Amsterdam/Rotterdam in euro/ton en voor Bazel in Zwfr/ton

euro/pton	gasolie	benzine
Duisburg	7,25	7,80
Dortmund	8,75	9,30
Keulen	9,75	10,30
Frankfurt	15,25	16,05
Karlsruhe	16,25	17,05
Straatsburg	17,50	18,30
Bazel in CHF	22,00	23,50
Bazel in €	20,37	21,76

Na een lichte daling in de voorgaande week laten de wereldwijde crudeprijzen iets van herstel zien. Begin deze week was er een kleine stijging van circa 1%. Er is hoop op een extra fiscaal steunpakket in de Verenigde Staten nu veel economieën nog kampen met problemen. Een toenemend aantal boorinstallaties in de VS kan duiden op een productiestijging, wat dan weer zal leiden tot een groter aanbod van ruwe olie. Er heerst veel onzekerheid in de markt. Een tweede coronagolf lijkt zich door Europa en Amerika te verspreiden. Dit

kan tot nieuwe lockdown-maatregelen leiden. Enkele Europese landen hebben al extra maatregelen getroffen. In welke mate de economie zal beïnvloeden is nog onduidelijk.

Rijn en ARA

Met de komst van een golf water hebben vrachttarieven op de Rijn hun opwaartse trend van vorige week doorbroken. Hogere intakes en een makkelijkere passage langs Kaub zorgden ervoor dat verscheidene Boven-Rijnbestemmingen makkelijker in hun vraag konden voorzien. Wat een neerwaarts effect had op de vrachttarieven. De hogere waterstanden kunnen de komende tijd wel weer leiden tot een zwakkere markt. Er is hoop dat de vraag naar product van de eindverbruiker gaat toenemen nu de herfst is begonnen. De vrachttarieven in de ARA herstellen zich langzaam. De vraag naar transport en product nam begin deze week sterk toe, mede door eindemaandsafwikkelingen. Er waren echter toenemende vertragingen in Amsterdam en Antwerpen. De toenemende vraag naar product in combinatie met een geringe beschikbare scheepscapaciteit kunnen duiden op marktherstel. Wel gaat dit nog mondjesmaat en heeft vooral de benzinemarkt hier profijt van.

De vrachten in deze wekelijkse rubriek komen van schippers. Samen vormen zij een panel, dat de markt redelijk vertegenwoordigt. Niettemin kan het panel nog groeien. Voelt u zich aangesproken, meldt u zich dan aan bij de redactie op telefoonnummer 0648-351096 (robin.van.den.bovenkamp@promedia.nl). Uw gegevens worden anoniem verwerkt.

Er worden weer meer dan genoeg reizen aangeboden in de droge-ladingvaart, maar de prijzen blijven slecht. Volgens een schipper deugt de planning van aangeboden reizen vaak niet. 'Dan lijkt het wat, maar kan ik nooit op tijd op de laadplek zijn. Of het kan helemaal niet uit vanwege de leegvaart.'

Toonaarde ging tussen Rotterdam en Essen voor 4,25 euro per ton. Tussen Stein en Worms werd nutramon vervoerd voor 12 euro per ton. Tussen Rotterdam en Harderwijk werd lupinen vervoerd voor 4 euro per ton. Grind werd van Born en Winschoten gebracht voor 5,75 euro per ton. Bij onze zuiderburen is het niet veel beter. Split werd tussen Ittre en Hemiksem vervoerd voor 2,75 per ton. Van Ittre naar Amsterdam werd split vervoerd voor 5,50 euro per ton.

Peterson

Bij Peterson Amsterdam komt een groot aantal schepen langs. De Marsden Point lag van 28 september tot en met 1 oktober palmkernexpeller te lossen. Van 28 september tot en met 3 oktober ligt de Rex Oldendorff sojaschroot te lossen. De Tinos ligt van 29 september tot en met 2 oktober sunpellets te lossen. 14 oktober wordt de Jal Tara verwacht met sojaschroot. De Anahita wordt 19 oktober verwacht met palmkernexpeller. Palmkernexpeller wordt



De ontgassingsinstallatie op het terrein in Vlaardingen.

en komt er aan de andere kant van de installatie bruikbaar rest-product uit.

Er zijn ook andere aanbieders van mobiele ontgassingsinstalla-

ties in Nederland, maar die werken met andere technieken. 'Er is een andere partij die het met deze techniek doet, maar die hebben nog geen proefneming gedaan.'

Mariflex kijkt al vooruit naar nog mobielere ontgassingsinstallaties. 'Ik wil zo'n installatie maken voor aan boord', lacht Cogels. Of dat ook realistisch is? 'Dit, wat

we nu doen, kon 10 jaar geleden ook niet, en nu staat het er toch. Ik knok hier al zoveel jaar voor. Ik ga hiermee door. Ik geloof in een groen Nederland.'

Ontgassen in Amsterdam

Ook in de Amsterdamse haven zijn proeven begonnen met het ontgassen van binnenvaartschepen. Verschillende aanbieders, waaronder Evra-leden Triple D en 24/7 Nature Power, zijn hierbij betrokken.

In de week van 21 september stonden de dampverwerkingsinstallaties op de 'Groene Kade' in de Amsterdamse haven. Het gaat daarbij om mobiele installaties die van de ene naar de andere plek kunnen worden vervoerd. De openbare kade wordt door de Omgevingsdienst beschikbaar gesteld voor testen. Tijdens het experiment kijkt een onafhankelijk bureau van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied mee. Er wordt gemeten hoe de installatie functioneert en of er uitstoot is van benzene. De aanbieders moeten aan de strenge eisen van de Omgevingsdienst voldoen, want alleen dan krijgen zij een vergunning voor hun installaties.

De resultaten van de test worden geëvalueerd in de taskforce Varend Ontgassen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ontgassen is nog niet in heel Nederland verboden, maar de provincie Noord-Holland heeft per 1 maart 2017 een verbod op varend ontgassen ingevoerd. Amsterdam heeft intussen tientallen E-noses geplaatst om illegale ontgassing op te sporen. (RvdB)

ZEEVRACHTENMARKT



Tussen China en Australië zijn de conflicten weer opgelaaid. China stelde in september opnieuw een boycot in voor de invoer van kolen, ijzererts en graan uit Australië. China heeft zelf ijzererts van inferieure kwaliteit en moet nu ijzererts invoeren vanuit Brazilië. CBH is de belangrijkste exporteur van Australische granen, maar heeft inmiddels nieuwe markten voor granen gevonden in de Filipijnen en Zuid-Korea.

Nippon Yusen Kaisha, verreweg de grootste Japanse rederij, met meer dan 400 schepen, heeft het moeilijk. Vooral met de droge-ladingschepen. Charterers leveren de schepen zo spoedig mogelijk terug om verliezen te beperken. Daar staat dan tegenover dat de Deense rederij Norden momenteel juist wel goed verdient met haar droge-ladingschepen. Zelfs beter dan in de jaren 2018 en 2019. De Amerikaanse bulkrederij Diana Shipping verkocht de panamax Coronis (74.381 dwt, 2006) voor \$ 7,1 miljoen. Het schip is nog op charter bij Koch Industries, maar wordt voor eind januari 2021 teruggeleverd.

De slopers in het Verre Oosten verhoogden de prijzen voor sloopschepen. De Turkse slopers profiteerden eveneens van een verhoging, volgens de EU's Ship Recycling Regulation.

Containervaar

Charleston aan de oostkust van de Verenigde Staten verwelkomde de CMA CGM Brazil van 15.128 teu. Het grootste containerschip dat

Olieprijs mogelijk structureel laag

de haven tot nu toe aandeed. Aan de oostkust van de VS wordt flink geïnvesteerd om grotere containerschepen te ontvangen. De Amerikaanse Federal Maritime Commission onderzoekt verder de containermarkt voor mogelijke schendingen van de regels. Het ziet ernaar uit dat vooral de grote containerrederijen, zoals Maersk, schepen optimaal vullen door afvaarten te laten vervallen en meevallers, zoals daling van brandstofkosten, niet correct vermelden. Maersk zag zich wel gedwongen om duizenden medewerkers te ontslaan. De Duitse krant Handelsblatt schat dat 26.000 tot 27.000 ontslagen zullen vallen op een bezetting van ongeveer 80.000. Blijkbaar zien kleinere containerrederijen geen brood meer in een competitie met de grotere zusters. Een Griekse rederij verkocht haar laatste vier containerschepen voor \$ 53,4 miljoen en kocht er tankers voor terug voor een bedrag van \$ 112 miljoen. Rederij SITC bestelde bij de werven van Yangzijiang zes 1800 teu-schepen. SITC bestelde de schepen voor een verdere uitbreiding van haar Aziatische diensten.

Tankvaart

Poten & Partners voorspellen een sombere toekomst voor de LNG-tankers voor de rest van dit jaar en wellicht langer. De vraag naar gas daalt en er komen veel nieuwbouwschepen in de vaart. Höegh daarentegen voorziet een verbetering voor de gastankers, doordat gas inmiddels goedkoper is dan kolen. De Indiase import van ruwe olie daalde dit

jaar met bijna 40% vergeleken met vorig jaar en voor het eind van dit jaar is geen verbetering te verwachten. De vooruitzichten van de olieprijs is somber. Landen als Duitsland en de Verenigde Staten verwachten een blijvend lage prijs van ruwe olie en zelfs de leden van de Opec en Rusland betwijfelen of de olieprijs ooit weer op het oude niveau zal terugkeren. Al geruime tijd kost een vat Brent-olie uit de Noordzee tussen \$ 41 en \$ 43,50. Een bedrijf als Vopak voorziet een langdurige opslag van olie en olieproducten van wel twee jaar. De vraag naar olie is laag, het aantal schepen hoog en dus verdienen de tankers niet veel. De Opec-landen en Rusland knijpen de winning van olie al enige tijd af, maar van een stijging van de olieprijs is nog niet veel te merken.

Antwerpen maakt het drugsmafia moeilijk

ANTWERPEN 'Certified Pick up', zo heet het nieuwe beveiligingssysteem in de haven van Antwerpen dat 1 januari wordt geïntroduceerd voor de vrijgave van importcontainers op de terminals.

Het betreft volgens Havenbedrijf Antwerpen een veilige oplossing die het huidige systeem van pincodes gaat vervangen.

Certified Pick up (Cpu) is een centraal dataplatform dat alle partijen in het containervervoer verbindt. 'Zo wordt het voor de drugsmafia veel moeilijker zich toegang te verschaffen tot de containers op de terminals', aldus schepen (wethouder) Annick De Ridder. Om in Antwerpen een container op te halen, is nu nog een pincode nodig. Die pincode moet worden doorgegeven, wat het risico op misbruik verhoogt. Het Cpu-plattform genereert een geëncrypteerde digitale sleutel, waarmee de uiteindelijke vervoerder de container kan ophalen. Deze digitale sleutel wordt pas aangemaakt op het moment dat de finale vervoerder bekend is. Zo is de tijd tussen de aanmaak van de digitale sleutel en de afhaling van de container minimaal.

Bovendien is traceerbaar welke partijen betrokken waren bij het afhalen. Douane en politie kunnen toegang krijgen tot deze gegevens. (JG)

8 Visserij

VisNed-voorman Pim Visser in Studio Schuttevaer:

‘De visserij zoals die nu is, is eindig’

Door Robin van den Bovenkamp

ROTTERDAM Pim Visser, voorman van VisNed, was vrijdag 28 september te gast bij Studio Schuttevaer. Hij had het met hoofdredacteur René Quist onder meer over Greenpeace, windparken en de kotter van de toekomst. ‘Het enige wat we weten is dat de kotter zoals hij nu is, eindig is’.

Het gesprek begon met de actie van Greenpeace van afgelopen week. De milieu-activisten gooiden rotsblokken bij de Doggersbank in zee, om zo vissers te hinderen. Meerdere vissers deden al aangifte tegen de organisatie. ‘Het Natura 2000-plan over de Doggersbank ligt al anderhalf jaar in Brussel. Greenpeace maakt dus nu alleen maar amok, puur om vissers te hinderen en in gevaar te brengen’, zegt Visser erover. ‘Het hoort niet dat je collega-zeelieden in gevaar brengt. Greenpeace vaart met een Nederlands schip, dus onze overheid moet tegen deze mensen optreden.’ Volgens Visser past de actie van Greenpeace in het kader van Brexit: ‘Het is schaamteloos meeliften met xenofobische Brexit-gevoelens.’

Tjibbe Joustra Ook vroeg Quist hem naar het Noordzeeakkoord en de rapportage van Tjibbe Joustra, waarin de vissers eensgezindheid wordt aangeraden. ‘Wat is de toekomst van de visserij’, vraagt Visser zich af. ‘Dat die Noordzee verandert is een gegeven, de vloot moet meeveranderen.’ Joustra vindt dat er meer onderzoek moet komen naar visserij in natuurgebieden. Visser is het daarmee eens: ‘Die kaart

Tjibbe Joustra

Ook vroeg Quist hem naar het Noordzeeakkoord en de rapportage van Tjibbe Joustra, waarin de vissers eensgezindheid wordt aangeraden. ‘Wat is de toekomst van de visserij’, vraagt Visser zich af. ‘Dat die Noordzee verandert is een gegeven, de vloot moet meeveranderen.’ Joustra vindt dat er meer onderzoek moet komen naar visserij in natuurgebieden. Visser is het daarmee eens: ‘Die kaart



Pim Visser in Studio Schuttevaer. (Beeld uit video)

moet worden gemaakt. Waar kan worden gevist en waar niet? Het ministerie gaat ermee aan de slag. Maar voordat dat rond is, zijn we weer een paar jaar verder.’

Taskforce

Ook werd Visser gevraagd naar de taskforce emissiearme kotters. Hoe gaan die viskotters er dan uit zien? ‘Dat weten we niet, maar we moeten innoveren. De kotters die er nu zijn, zijn eindig. Voor de nieuwe generatie kotters wordt gekeken naar drie zaken: minder emissie, minder

impact op de bodem en meer veiligheid voor bemanning.’

Ook de afkeer die in Europa is ontstaan van Nederlandse vissers als gevolg van het succes van de pulsvisserij kwam aan bod. ‘Ik denk dat Nederlanders economisch gedreven zijn. Die willen vissen om te leven en een boterham te verdienen. Daar werken ze keihard voor. Daarin zijn ze succesvol mee en kennelijk zet dat kwaad bloed.’

[De aflevering is volledig terug te zien op het YouTube-kanaal van Studio Schuttevaer.](#)

Aantasting zeemilieu door aanleg windparken moet stoppen

EMK wint Europese vissers voor protestbrief aan Brussel

Door W.M. den Heijer

URK Visserijorganisaties uit België, Frankrijk, Portugal, Denemarken, Duitsland, Zweden en Nederland hebben 29 september op initiatief van actiegroep EMK een protestbrief gestuurd naar het Europees Parlement. Zij eisen dat de status van het mariene milieu niet nog verder wordt aangetast en de toekomst van de visserij gewaarborgd blijft.

De Nederlandse vissers en hun Europese collega's zijn het zat. De Noordzee is volgens hen veranderd in één grote bouwput, waarvoor vissers moeten wijken. Terwijl gigantische windmolenparken ook nog eens een onderschatte impact hebben op de gezondheid van visbestanden en alles wat daarmee samenhangt.

Voorzorgsbeginsel

De actiegroep Eendracht Maakt Kracht (EMK) zegt dat veel windmolenparken zonder betrouwbaar uitgevoerde milieueffectrapportage zijn aangelegd. ‘Allemaal om die klimaatdoelen te bereiken. Daar moet alles voor wijken’, aldus secretaris Cor Vonk. De actiegroep heeft de kwestie voorgelegd

aan een advocaat. Vonk: ‘Nou, dan schrik je hoe gebrekkig die rapportages zijn.’

In de brief aan Brussel eisen de vissers onder meer een moratorium op verdere bouw van windparken en onderzeese transportkabels en behoud van historische visgronden. Ook pleiten zij voor meer onderzoek naar de gevolgen van windturbineparken op het zeemilieu. Zij vinden dat het voorzorgsbeginsel in acht moet worden genomen.

Research

Door visserijorganisaties uit andere lidstaten erbij te betrekken, hoopt EMK dat deze noodkreet aankomt bij het Europees Parlement. ‘We zijn al een tijdje bezig dit op de rails te krijgen. VisNed en Vissersbond hebben de brief ook ondertekend. En de buitenlandse organisaties reageerden overwegend positief. Alleen het Verenigd Koninkrijk gaf niet thuis. Die hebben het te druk met de Brexit en willen dus weinig met de rest van de EU’, legt EMK-voorzitter Dirk Kraak uit. Het bestuur heeft heel veel zelf geregeld en dat vaak ook terwijl de mannen op zee waren. Omdat internet ook op zee steeds beter wordt, hebben zij veel research kunnen plegen naar het reilen en zeilen van de energiesector.



De BRA-7 van EMK-voorzitter Dirk Kraak tegen de achtergrond van steeds meer en grotere windturbines. (Twitterfoto BRA-7)



EMK-secretaris Cor Vonk tijdens een eerdere actie in Rotterdam. (Foto W.M. den Heijer)

Verkenner adviseert minister portemonnee te trekken

Joustra laat grootste pijnpunt in Noordzeeakkoord liggen

Door Patrick Naaraat

Verkenner mr Tjibbe Joustra lijkt er niet in geslaagd de partijen in het Noordzeeoverleg nader tot elkaar te brengen. De visserij blijft het hartgrondig oneens over het Noordzeeakkoord. Joustra adviseert minister Schouten van LNV voldoende geld uit te trekken voor vlootsanering en innovatie.

Schouten vroeg Joustra in overleg te gaan met alle partijen in het Noordzeeoverleg, nadat dat was gestuit op ondertekening van het uitonderhandelde akkoord. Bedoeling was het ruimtegebruik op de Noordzee voor de komende decennia vast te leggen, waarbij onder meer een verdeling nodig is tussen visserij, natuur en windparken. Duidelijk werd dat de visserij substantiële visgebieden moest afstaan. De vissers reageerden hierop verdeeld. De leden van VisNed gingen aanvankelijk met tegenzin akkoord, maar die van de Vissersbond en ook de PO Urk weigerden in te stemmen met de inlevering van visgronden waar men al sinds mensenheugenis zijn brood verdient.

'Zwaar verlies'

Joustra erkent in zijn rapportage aan de minister dat het lastig is voor de vissers om akkoord te gaan. 'De sluiting van visgronden waar

vissers soms al generaties lang vissen, voelt als een zwaar verlies.'

Zo'n 15% van de Noordzee zal rond 2030 gesloten natuurgebied zijn en dat is nog exclusief de ruimte die windparken gaan innemen. En er is geen zekerheid dat het daarbij blijft. Het akkoord houdt wel een kiertje open voor visserij in gesloten gebieden, als de natuur daar maar geen hinder van ondervindt. Joustra vindt dit te vaag en beveelt aan hier duidelijke criteria aan te verbinden, zodat de visserij meer inzicht krijgt in wat in de praktijk mogelijk is.

Sanering

Maar de belangrijkste aanbeveling is toch wel dat de minister ruimhartig haar portemonnee moet trekken om de vissers schadeloos te stellen. Sanering en bedrijfsbeëindiging moeten voldoende aantrekkelijk zijn en de vissers dienen ruim de tijd te krijgen hierover een besluit te nemen.



Mr Tjibbe Joustra: 'De sluiting van visgronden waar vissers soms al generaties lang vissen, voelt als een zwaar verlies.' (Archieffoto Schuttevaer)

Daarnaast zou er een 'taskforce' moeten komen die vol inzet op de ontwikkeling van een nieuwe emissiearme kotter die is gemaakt om rendabel te vissen in een kwetsbare natuurlijke omgeving. Ook hiervoor is geld nodig.

Tot slot raadt hij de visserijsector aan toch in te stemmen met het Noordzeeakkoord, als belangrijke partij deel te blijven uitmaken van het permanente Noordzeeoverleg en daar vooral met één mond te spreken.

Verdeeldheid

Zeker dat laatste lijkt niet eenvoudig. VisNed benadrukt in een

reactie op het Joustra-rapport vooral de aanbeveling dat de visserij het akkoord beter kan onderschrijven en inderdaad beter met één mond kan spreken. 'VisNed heeft eerder aangegeven toe te willen naar één landelijke visse-

'Taskforce nodig voor emissiearme kotter'

rijorganisatie. Wat ons betreft is het advies van Joustra een extra stok achter de deur om nu door te pakken', stelt de bond op haar website. 'Geen enkele visserijbestuurder kan ontkennen dat zowel de voor- als tegenstanders van een akkoord op dit moment verliezers zijn. Het is daarom in het belang van de vissers dat bestuurders openstaan voor verandering.'

Teleurgesteld

De Vissersbond daarentegen is teleurgesteld in het werk van Joustra. Volgens voorzitter Johan Nooitgedagt blijft de situatie feitelijk onveranderd. Het grote pijnpunt, sluiting van grote delen van de Noordzee voor visserij, laat Joustra onaangeroerd. 'Ik betwijfel of dit advies voldoende is om ons aan tafel te krijgen', zegt Nooitgedagt in Visserijnieuws.

Minister Schouten heeft de bevindingen van Joustra naar de Tweede Kamer gestuurd. De visserijorganisaties wachten de reactie van de minister af.

Greenpeace houdt nieuwe rotsblokkactie in Noordzee

NOORDZEE Greenpeace heeft opnieuw een rotsblokkactie gehouden in de Noordzee. De milieuoorganisatie stortte stenen in het Britse deel van de Doggersbank, een zandbank in de Noordzee, om de natuur te beschermen tegen vissers.

Volgens directeur Joris Thijsen van Greenpeace was de actie nodig omdat de Britse overheid nog geen concrete maatregelen heeft genomen om het natuurgebied, dat het op papier sinds 2017 is, te beschermen. 'Wat er nu gaande is kun je een beetje vergelijken met boeren die met ploegen bezig zijn op de Hoge Veluwe. We willen dat er snel een Noordzeeakkoord komt voor het Britse deel om hier een einde aan te maken, net zoals het akkoord dat er al is voor het Nederlandse deel.'

Actievoerders van Greenpeace Groot-Brittannië hebben begin vorige week 15 rotsblokken aan de uiteinden van het 125 vierkante kilometer grote gebied in zee gegooid. Dat leidde tot kritiek van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, die de actie gevaarlijk vindt. Netten kunnen achter de blokken blijven hangen, waardoor kotters mogelijk kapseizen. Vissers hebben aangifte gedaan tegen de milieuoorganisatie.

Thijssen weerspreekt de kritiek en wijst erop dat Greenpeace de exacte locaties van de keien heeft doorgegeven. 'Vissers weten precies waar ze liggen en kunnen er omheen varen. Bij soortgelijke acties hebben rechters geoordeeld dat onze acties niet gevaarlijk zijn.' (ANP/RvdB)

'Natuurvergunningen verleend op basis van flutonderzoek'

Zeeuwse garnalenvisserij onder vuur

Door Adrie van der Wel

DEN HAAG De Raad van State gaat op verzoek van Vereniging Natuurmonumenten en de Zeeuwse Milieufederatie een natuuronderzoek voor garnalenvisserij in Natura 2000-gebieden beoordelen. Het zou namelijk een 'flutonderzoek' zijn ten gunste van de visserij.

Minister Schouten van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) verleende op basis van dit onderzoek natuurvergunningen aan garnalenvissers in de Westerschelde, Oosterschelde, Waddenzee, Noordzeekustzone, Voordelta en de Vlake van Raan. Natuurmonumenten en de Milieufederatie verbaasden zich daarover en veronderstellen dat de visserij schade toebrengt aan de natuur. Ze stapten naar de rechter. De Utrechtse rechtbank hield de vergunningen echter in stand.

Natuur vergeten

De Raad van State bleek vorige week maandag een stuk kritischer. De woordvoester van de minister kreeg een spervuur van vragen over zich heen en moest

allerlei onduidelijkheden in het onderzoek verklaren.

Volgens Auke Wouda, woordvoerder van Natuurmonumenten en de Milieufederatie, is sprake van een 'flutonderzoek'. 'Er wordt alles aan gedaan om de garnalenvissers ter wille te zijn, maar de natuur wordt vergeten. De garnalenvisserij hoeft van ons niet weg, maar het moet wel op een verantwoorde wijze gebeuren.'

De natuurorganisaties maken zich niet alleen druk om de bodemberoering die de garnalenvisserij volgens hen veroorzaakt. Nog belangrijker vinden de natuurorganisaties de verstoring van vogels. En verder is onvoldoende rekening gehouden met de natuurgevolgen die Belgische garnalenvissers in de Westerschelde veroorzaken, bovenop die van de Nederlandse vissers.

Verweer

'Er is echt overal naar gekeken', reageerde het ministerie op de kritiek. 'Alles is in beeld gebracht bij het maken van de beheerplannen voor deze gebieden. Daarvan is gebruik gemaakt in de passende beoordeling.'

Maar volgens Wouda is in die be-

Wie in de Zeeuwse delta vist, vist in beschermd natuurgebied. Volgens natuurorganisaties is niet goed onderzocht of dat wel kan zonder natuurschade aan te richten. (Archieffoto W.M. den Heijer)



heerplannen niets terug te lezen over de garnalenvisserij.

De rechters van de Raad toonden ook hun twijfels.

De natuurverenigingen maakten aanvankelijk bezwaar tegen de natuurvergunningen die zijn

verleend voor alle eerder genoemde Natura 2000-gebieden. Na overleg met het ministerie en de visserijsector is besloten alleen nog de vergunningen voor de Westerschelde en Oosterschelde te bestrijden. Maar Wouda kondigt al

aan dat, als de Raad van State het natuuronderzoek afkeurt, dan ook de garnalenvisserij in de andere gebieden weer ter discussie komt te staan.

De Raad oordeelt eind oktober.



ACM
Aflos & Crew Management bv

Op zoek naar binnenvaartpersoneel?
ACM werkt samen met bijna 300 kapiteins, stuurmannen en matrozen. Neem vandaag nog contact met ons op en we gaan direct op zoek naar de juiste persoon voor uw schip!

www.afloscrew.com | info@afloscrew.com | 085 8772324



Flexibel & betrouwbaar!

AXXAZ Marine
Binnenvaart medewerkers

Volledige ontzorging van uw personeelsbezetting

In bezit van de benodigde erkenningen, vergunningen en accreditaties in België, Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Filipijnen en Indonesië

Staffing Solutions

Bel voor meer informatie:
+49 8362 9263300

AXXAZ Marine
Een divisie van AXXAZ Europe GmbH
Faulenseestraße 41
87669 Rieden am Forggensee
Duitsland

Mail
info@axxaz.eu

Web
www.axxaz.eu

De beste kapiteins varen op de Maas!

Kom jij ons team versterken?

Waterbus blijft groeien en daarom zijn wij op zoek naar nieuwe collega's. Wil jij varen volgens een vast rooster? Zekerheid van een vast inkomen en elke dag gewoon thuis zijn?

Solliciteer dan direct op de functie:



Kapitein m/v (Fulltime & Oproep)

Aan boord van Waterbus ben je eindverantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en daarmee dus ook voor je collega's en de passagiers.

Ben jij de Kapitein die het verschil maakt en onze reiziger "Altijd welkom aan boord" heet? Stuur dan jouw motivatie en cv. naar pieter.bijl@waterbus.nl t.a.v. dhr. Pieter Bijl.

**Indien je niet over de gevraagde papieren beschikt heeft het geen zin om te reageren. Wettelijk zijn we verplicht kapiteins aan boord te hebben die minstens over de genoemde papieren beschikken.*

Wat vragen wij?

Je beschikt over een groot vaarbewijs, radarpatent, marifoon certificaat (harde eis) en bent onder alle omstandigheden een waardig vertegenwoordiger van Waterbus. Je bent communicatief vaardig, een team-player en hebt gastvrijheid hoog in het vaandel staan.

Wij bieden je:

- Een prima salaris volgens de eigen CAO van Aquabus B.V.
- Uitstekende secundaire arbeidsvoorwaarden (pensioen, vakantiedagen, studiemogelijkheden).
- Training on the job en (externe) opleidingsmogelijkheden.
- Jaarlijkse BHV training.
- Een zelfstandige baan in een team van professionals.

waterbus.nl  

waterbus
ALTIJD WELKOM AAN BOORD



A ROOM WITH A VIEW

U ZOEKT EEN KAMER
MET ZICHT OP HET WATER?
DIE HEBBEN WIJ VOOR U!

GEVRAAGD

2^{DE} KAPITEIN

Wij zijn een scheepvaartbedrijf dat reeds 35 jaar minerale oliën vervoert over de Rijn en zijrivieren. Voor één van onze tankers zoeken wij een kapitein.

Dient in het bezit te zijn van Rijn-, Radar- en ADN Patent.
Werkschema: 14 dagen op / 14 dagen af.

Sollicitaties te richten aan:

Naviglobe nv
Noorderlaan 96
BE-2030 Antwerpen
Tel: 00-32- 35 42 43 81
E-mail: desk@naviglobe.be

MAKELAARDIJ FIKKERS.NL HOOGE DER A 36/37 GRONINGEN 050-3111404



hotelaccommodatie voor 19 personen
43.3 x 5.4 x 1.3 m.
KMD DAF 365 PK

ref. 4073

Rijkswaterstaat wil maximale betrouwbaarheid kunstwerken

Kunstwerken Oost-Nederland straks in beheer bij één partij

Door Patrick Naaraat

Rijkswaterstaat wil het beheer en onderhoud van alle sluizen en bruggen in het hoofdvaarwegennet in Oost-Nederland onderbrengen bij één particuliere partij. De aanbestedingsprocedure voor het megacontract is onlangs gepubliceerd op TenderNed.

De looptijd is maximaal 10 jaar. Medio november 2021 moet het prestatiecontract ingaan.

De aanbesteding richt zich op stuw- en sluiscomplexen, gemalen en bruggen in Oost-Nederland. Het accent van de werkzaamheden ligt daarbij werktuigbouw, elektrotechniek en industriële automatisering. Verschillende stuw- en sluiscomplexen in het gebied zijn recent gerenoveerd en daarbij voorzien van sensoren. De data die de sensoren opleveren gebruikt Rijkswaterstaat om het beheer en onderhoud te verbeteren.

Gelijkwaardig

In de aanbesteding gaat het om

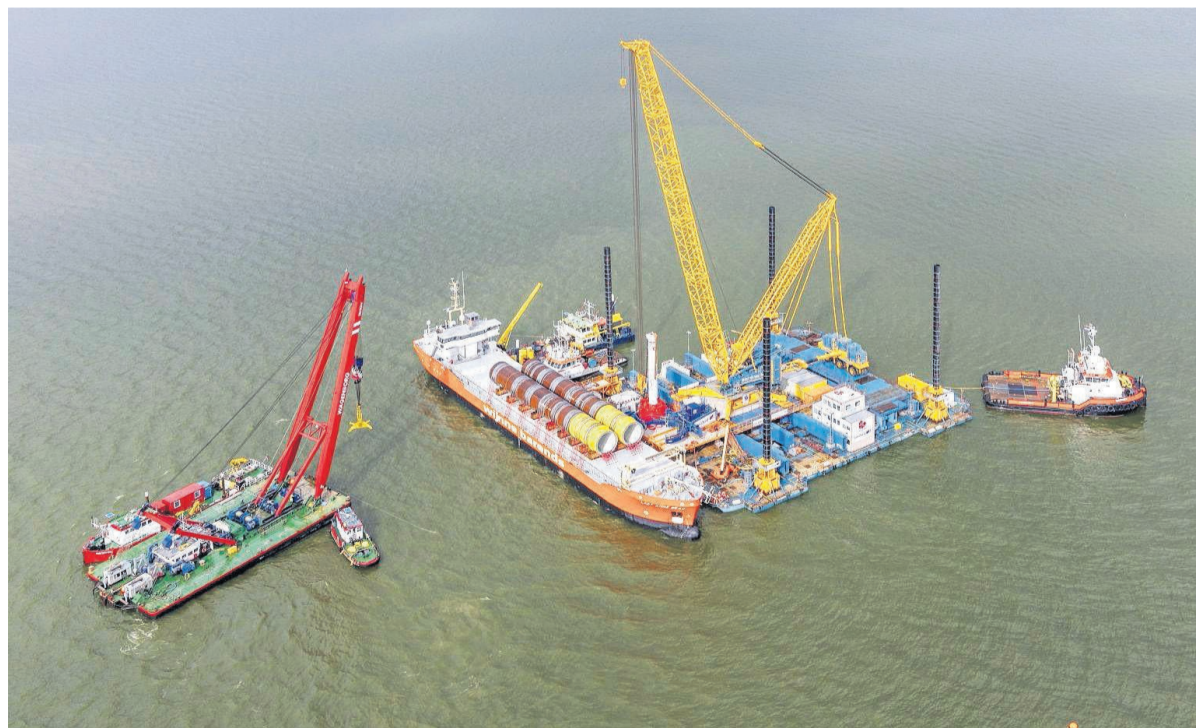
prestatiegericht onderhoud. Rijkswaterstaat hecht aan een zo groot mogelijke betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de te onderhouden bruggen en sluizen. Daarnaast ligt de focus op innovatie en

'Ambitieagenda opstellen en jaarlijks evalueren'

nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat, waarbij beide partners een gelijkwaardige inbreng hebben. Zo zullen ze aan het begin van de contractperiode samen een ambitieagenda opstellen. Ook zal jaarlijks worden geëvalueerd of de

doelen zijn bereikt.

Om innovatie te stimuleren is volgens Rijkswaterstaat gekozen voor een relatief lange contractduur: zes jaar met de optie van nog twee keer een verlenging van twee jaar. Die tijd moet het voor de winnende partij makkelijker maken om investeringen in manieren om het onderhoud te verbeteren of slimmer te maken terug te verdienen. Naast innovatief moet de contractpartner ook communicatief zijn. Een van de eisen die Rijkswaterstaat stelt is dat er goed wordt gecommuniceerd met belanghebbenden, bijvoorbeeld als het onderhoud hinder gaat opleveren voor de scheepvaart. (Bron www.infrasite.nl)



De eerste fundatiepalen van Windpark Fryslân worden in de IJsselmeerbodem geheid. (Foto Windpark Fryslân)

Van Oord begint aan Windpark Fryslân

BREEZANDDIJK Aannemer Van Oord is begonnen met de aanleg van Windpark Fryslân in het IJsselmeer.

Op maandag 7 september is hiervoor de eerste fundatiepaal de bodem ingegaan. Het park gaat bestaan uit 89 windturbines (382,7 MW) en voorziet straks 500.000 Friese huishoudens van stroom. Het is wereldwijd het grootste windpark dat in binnenwater wordt aangelegd.

Tussen nu en januari worden even ten zuiden van de Afsluitdijk, ter hoogte van Breezanddijk, 89 stalen fundatiepalen de IJsselmeerbodem in geheid. Aansluitend worden de Siemens Gamesa windturbines van 4,3 MW geïnstalleerd.

Omdat ter plaatse geen grote windturbine-installatievaartuigen kunnen worden ingezet, wordt hiervoor een door het Belgische kraanbedrijf Sarens uit pontons samengesteld kraan-

schip gebruikt. Dit vaartuig worden geassisteerd door diverse hulpschepen, waaronder de Wagenborg-bok Triton. De eerste fundaties zijn intussen aangevoerd met de coaster Lady Anne Beau van Wijnne Barends. De gehele aanleg van het park wordt uitgevoerd door het Zuiderzeewind consortium, bestaande uit Van Oord Offshore Wind en Siemens Gamesa Renewable Energy. De oplevering staat voor volgend jaar zomer gepland. (PAS)

OVERAL WAAR U VAART

Nieuws van de Koninklijke BLN-Schuttevaer regiocoördinator

Het nieuwe werken

Voor de medewerkers van Koninklijke BLN-Schuttevaer zorgt de Coronacrisis ervoor dat we op een andere manier de belangen van de sector voor het voetlicht moeten brengen. Ik neem u mee in hoe belangenbehartiging werkt als het devies is: werk zoveel mogelijk thuis.

In het begin van de crisis werden er zoveel scheepvaartmaatregelen uitgevaardigd, dat we alle zeilen moesten bijzetten om u tijdig te kunnen informeren. Intussen zijn wij geruime tijd verder en vragen ook de gebruikelijke dossiers weer dagelijks aandacht. Projecten, regelgeving en ontwikkelingen gaan immers door en de belangenbehartiging kan en mag niet stilstaan.

Onze nieuwe 'corebusiness' vandaag de dag is digitaal vergaderen, congressen op afstand, webinars en video calls volgen en organiseren. Soms hebben we drie of vier videosessies op een dag en er zijn vergaderingen die twee dagen duren. Ja, u leest het goed: twee aaneengesloten dagen acht uur voor de pc vergaderen. Dat vraagt uithoudingsvermogen en nieuwe skills, die niet vanzelfsprekend tot de basisvaardigheden van een beleidsadviseur behoren. Wij hebben ons in ijf tempo bekwaamd in de programmatuur van Webex, Skype, Teams, Zoom, Cisco en Kudo. Elke organisatie gebruikt z'n eigen software en je wilt niet meemaken dat je niet goed bent aangehaakt. En toch overkomt je dat helaas allemaal wel eens.

Vergaderflaters

Op sociale media roularen grappige filmpjes met 'videovergaderflaters', waardoor je gaat denken dat videovergaderen een gemakkelijke en eenvoudige bezigheid is. Niets is minder waar. Ik heb bij een vergadering van drie uur een jongeman gedurende de hele sessie met een laptop op schoot op de trap zien zitten. Waarbij moet worden opgemerkt dat boven een baby huilde en in de woonkamer luidruchtige kinderen speelden. Hij zag er niet gelukkig uit. We zien mensen die met mondkapjes voor het scherm zitten te vergaderen. Vermakelijk, maar het geluid wordt er niet beter van. Of wat denkt u van videovergaderen met 40 deelnemers die allemaal mogen reageren en dat ook doen. Hoe zorg je dan dat het standpunt van de scheepvaart duidelijk overkomt?

Meer 'papier'

Ik heb zelf een keer het advies gemist over welke browser voor het vergaderprogramma moest worden gebruikt. Het zweet breekt je uit als je kort voor aanvang nog moet wisselen tussen de cloud, internetverkenner en programma's. Of die keer dat mijn huisgenoot, per ongeluk, vijf minuten voor aanvang de stekker uit mijn pc trok. Met het schaamrood op de kaken en een opgeplakte glimlach lukte het nog net als laatste aan te haken bij het voorstelrondje. Toch is er een reden, waarom u niet hoeft te twifelen of uw belangen wel uit de verf komen. Omdat de beperkingen van digitaal vergaderen algemeen bekend zijn, kan in nagenoeg alle gevallen achteraf nog een schriftelijke reactie worden gegeven. Moest je voorheen tijdens een bijeenkomst het volledige belang van de binnenvaart op een kleine Post-it memo pennen, nu is er via e-mail ineens 'papier' genoeg. We hebben ook geen reistijd en kunnen vanwege de tijdswinst weer een extra video meeting inplannen. Lang leve het nieuwe werken!

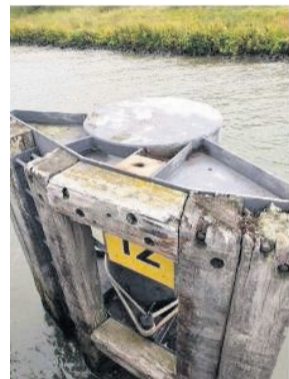
Een goede vaart gewenst.



Marleen Buitendijk
Beleidsadviseur Koninklijke
BLN-Schuttevaer
078-7820565
MarleenBuitendijk@bln.nl



Bij veel ligplaatsen zijn er te weinig voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een autosteiger of drinkwatervoorziening.



Soms zijn de bolders er slecht aan toe.



Soms is het lastig om aan te leggen.



Steeds meer ligplaatsen langs de Rijn in Duitsland vallen ten prooi aan projectontwikkelaars, zoals hier in Mainz.

Ligplaatsen? Te weinig en vaak in erbarmelijke staat

Door René Quist

Het is bar en boos gesteld met veel ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Die conclusie valt duidelijk te trekken uit de ligplaatsen-enquête die de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft gehouden. Bijna elke schipper zoekt wel eens tevergeefs naar een ligplaats of moet nodeloos rondjes varen omdat de maximale ligduur van 3x24 uur is overschreden. En in sommige gevallen moeten schippers hun vaartijd overschrijden om een vrije ligplaats te kunnen vinden.

Ook is het vaak slecht gesteld met de veiligheid. Hekken op onverwachte plekken, waardoor hulpdiensten niet in de buurt van schepen komen, of half kapotte steigers, nauwelijks bereikbare kades en kapotte trappen zijn soms de realiteit voor de schippers. 78% heeft zich wel eens in een gevaarlijke situatie bevonden door de staat van

Twentekanal

Voor kleinere schepen is op steeds meer plekken helemaal geen mogelijkheid meer om ligplaats te nemen.

Zaanstad

Staat er slecht op omdat veel palen te ver uit elkaar staan, zodat kleinere schepen er niet kunnen vastmaken.

Zaandam heeft ook een heel onveilige afloop bij de kade voor de sluis (Prins Hendrikkade) Daar zijn weinig aflopmogelijkheden en om er te komen moet je door een U-balk met uitstekende bouten.

Duitsland

Met name in gemeentehavens zijn veel palen 'eng' om aan vast te maken, zo verrot zijn ze. Er is wel eens een paal uit de grond getrokken tijdens het vastmaken, meldt een schipper. Vaak scherpe randen in de buurt van bolders waar touwen op insnijden. Trappen zijn vaak onlogisch en om erop te komen moeten opvarenden een gevaarlijk sprongje over het water maken. Het meest gevaarlijk aan de trappen is wanneer er aan de bovenkant geen inhammetje in de kade is gemaakt. Dat maakt het buitengewoon lastig om op de kade te komen.

De Rijn

Op de Rijn is het een drama om fatsoenlijk met een tros aan wal te komen. Schepen zijn vaak aangewezen op niet meer onderhouden, verlaten terreinen. Afgebroken ringen of tegen schuine oevers, zijn aan de orde van de dag. Bemanningen moeten er capriolen uithalen om vast te maken. 'Je komt niet van boord zonder een halve acrobaat te zijn.'

Maasbracht

Bij de autosteiger in Maasbracht is een ruimtrap nodig om iemand aan wal te krijgen.

'Havens Rotterdam zijn binnenvaart-vrij gemaakt'

de ligplaats. De rondgang van de ASV levert niet alleen harde cijfers op, maar ook legio voorbeelden van ligplaatsen waar het momenteel niet goed is geregeld. Schuttevaer publiceert een bloemlezing van deze beschrijvingen.

erbarmelijke staat

Aanbevelingen

- Uit de enquête komen ook een groot aantal aanbevelingen naar voren.
- Grindgaten gebruiken om overnachtingsplekken aan te leggen.
- Huidige faciliteiten aan de buitenkant van Tiel weer voor overnachting beschikbaar stellen.
- Overnachtingspalen bij Heusden aanleggen.
- Drinkwaterinname Veghel met eventueel SAP-kaart.
- Meer afvalcontainers.
- Toestaan om losse duw- en sleepboten ook op plaatsen van motorschepen te laten liggen. Meestal passen ze zonder problemen tussen de schepen in.
- Bij aanleg van nieuwe aanlegplaatsen schippers laten meedenken.

Andel

Bij de sluis van Andel is de aflopmsteiger verrot. 'Levensgevaarlijk!' De trappen zijn volgens respondenten kapot, de steigers glad en het is er zo ondiep dat afgemeerde schepen door de touwen gaan als een passerend schip hier geen rekening mee houdt.

Rotterdam

Er verdwijnen ligplaatsen in Rotterdam. Diverse havens zijn 'binnenvaart-vrij' gemaakt en er zijn 'onzinnige' (drijvende boerderij) activiteiten ontwikkeld, bijvoorbeeld in de Rijnhaven, het Boerengat, de Sint Jobhaven, de Parkhaven en de Merwehaven. De binnenvaart wil weer toegang tot die havens.

Weert

In de Industriehaven van Weert kunnen alleen nog lege schepen komen. Daarnaast is de kade tot aan de waterkant afgezet met hekken en volgestort met de grond. Geen wethouder die weet waarom dit is toegestaan en voor welke periode. De haven is volledig onbruikbaar geworden.



In Haften is met succes geprotesteerd tegen de overnachtingsmogelijkheden voor schippers. De dobberpalen, waarmee de steigers in de overnachtingshaven Haften in 2018 werden verlengd tot 135 meter, moeten daarom worden verwijderd. (Archieffoto Sander Wels)



In de Rotterdamse Maashaven bestond lange tijd onduidelijkheid of de ligplaatsen zouden terugkeren. Dat is echter het geval, voor het einde van het jaar is de haven weer beschikbaar voor binnenvaartschepen. (Foto Robin van den Bovenkamp)

Wie snel is pikt nog mooi subsidie mee

DEN HAAG Wie duurzame innovatie techniek wil toepassen in een schip, kan nog net inschrijven voor de Subsidie Duurzame Scheepsbouw 2020. Er ligt voor dit jaar ruim 4,6 miljoen euro klaar.

Scheepseigenaren en -werven kunnen er bijvoorbeeld technologieën mee testen om CO₂-uitstoot of uitstoot van andere emissies te verminderen of geluidsproductie te verlagen.

De regeling wordt dit jaar voor het eerst uitgevoerd als tender. De inschrijving staat al open sinds 15



Met een asgenerator op de hoofdmotor, zoals hier op de Monika Deymann, hoeft er geen aparte generator te draaien, met minder uitstoot als gevolg. (Foto Bart Oosterveld)

juli, maar vanwege het tendermodel maakt het voor de toekenning voor het eerst niet uit wanneer de aanvraag is ingediend.

De subsidie bedraagt 25% van de subsidiabele kosten. Het maximale subsidiebedrag per aanvrager is € 1.250.000.

Om in aanmerking te komen moet sprake zijn van een binnenvaart- of zeeschip van boven de 100 ton, of sleepboot met meer dan de 365 kW. Inschrijven bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland kan tot 6 oktober 17:00 uur. (BO)

Besluitvorming nieuw internationaal systeem niet eerder dan 2027

Kraakloze digitale marifonie bestaat, maar mag nog niet

Door Maikel Apai

Marifoonverkeer is best gebrekkig te noemen in 2020. Terwijl de mobiele telefonie in een paar jaar van 3G naar 5G ging, werkt de schipper nog met kraak, ruis en wekelijks de vraag: 'Kunt u dat nog even herhalen? U bent niet te verstaan.' Technisch is marifonie al glashelder te maken, nu nog de afspraken. En dat gaat gebeuren in 2027.

Vanuit de International Telecommunication Union (ITU) wordt gewerkt aan efficiënter gebruik van de etherfrequenties en op termijn zal VHF-radio (marifonie) worden gedigitaliseerd. Het besluit daartoe staat gepland voor de World Radio Conference van 2027. Dit wordt gedaan door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de International Maritime Organization (IMO), de International Telecommunication Union (ITU) en de International Association of Lighthouse Authorities (IALA).

Iedereen bezig

Harmen van Dorsser, adviseur en beleidsmedewerker van de Havenbedrijf Rotterdam: 'We zijn binnen de havenmeesterorganisatie nu een jaar of drie aan het kijken wat de toekomst van de

scheepvaart zal zijn. We hebben een programma ontwikkeld rond drie basisprincipes: slimmer monitoren, slimmer delen en slimmer beoordelen.

'Er zijn meer landen bezig met het testen van communicatiesystemen. Bijvoorbeeld de Noren. Sin-

'Zonder ruis over afstand van 10 mijl in stedelijke omgeving'

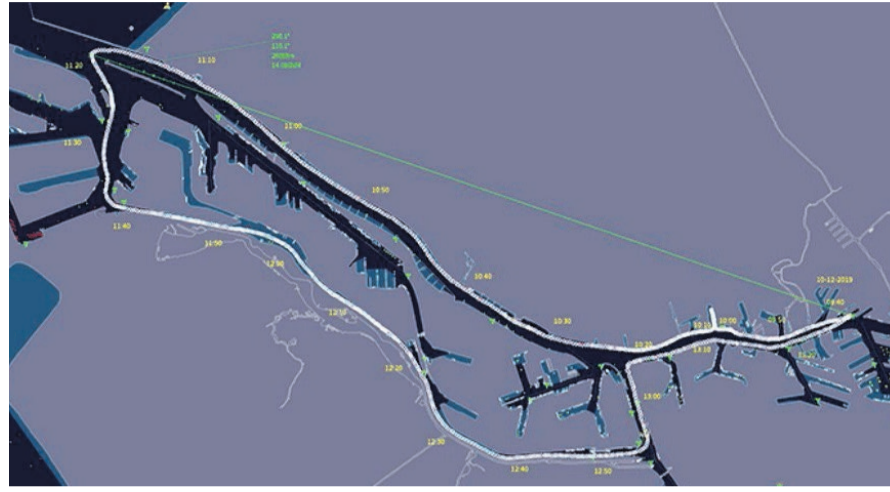
gapore en Japan. Iedereen is bezig, maar niet in een samenwerkingsverband. Wij zijn deze zomer een aantal vooruitstrevende landen, om eens te kijken of we testresultaten kunnen delen. En dat je niet allemaal hetzelfde doet, maar dat

een andere partij ook iets anders test.'

Marifonie bestaat sinds 1931. Maar pas in 1957 werd een systeem opgezet en in 1979 werd het een wereldomvattend communicatiesysteem. De ontwikkeling in de scheepvaart is vrij traditioneel. Wetgeving in de scheepvaart is ook ingewikkeld. 'Als we wetgeving in de scheepvaart willen veranderen, moeten er 174 landen meedenken.'

'AIS, dát was het'

In Nederland zijn diverse merken marifoons verkrijgbaar. Een rondvraag bij de dealers, TU Delft, TU Eindhoven en TNO, leert ons dat in Nederland niets wordt ontwikkeld op het gebied van marifonie. Hiervoor moet je in Groot-Brittannië en Japan zijn. Daar zitten



Digitale marifonie levert een veel betere gesprekskwaliteit op dan analoge marifonie. (Foto Smash!)

ook de grote fabrikanten. 'De ontwikkelaars willen graag iets nieuws. Wat nu gaande is, is een beetje de wet van de remmende voorsprong. Toen AIS werd geïntroduceerd dachten we allemaal: dat wordt het. We hoeven straks geen radar meer te hebben. Iedereen heeft AIS. We hebben zelfs ons systeem een lange tijd geschwicht: dat AIS het belangrijkste was en radar ondersteunend. Daar zijn we

De route die de RPA 20 voer gebruikmakend van een digitale marifoon. (Afbeelding Havenbedrijf Rotterdam)

op teruggekomen.

'Traditionele technologieën hebben hun dienst bewezen en zijn erg betrouwbaar. De vraag is ook hoeveel noodzaak er is voor iets nieuws op marifoongebied.'

Meer informatie

Wie de haven van Rotterdam binnenvaart merkt dat er meer moet worden gecommuniceerd. De schipper krijgt te maken met meer informatie. In het aanlooptgebied zijn er volgens de haven-dienst wel problemen met ruis en kraken. Zeker bij slechte weersomstandigheden. en het radio-apparaat zelf is ook niet feilloos. 'We willen waarschijnlijk meer informatie gaan versturen over dezelfde communicatietrap. Digitaal kun je ongeveer drie keer zoveel informatie versturen als analoge. Het gaat dan bijvoorbeeld niet alleen om informatie over wat je zelf doet, maar ook over stroming en wind. En we willen dat ook objecten informatie gaan uitwisselen. Bijvoorbeeld dat een border zegt: 'Ik ben overbelast geweest, gebruik mij even niet. Ik moet eerste worden gecontroleerd.'

Eerst test

Een eerste test met digitale marifonie in de winter van 2019 aan boord van de RPA-20 van Havenbedrijf Rotterdam verliep volgens Dorsser zeer succesvol. Het leverde kraakloze communicatie op over een afstand van 10 mijl (16,6 km). 'De test is daarna naar een internationale commissie gestuurd. Het zijn een paar A4'tjes met testresultaten, een paar filmpjes en een aantal audiobestanden. Dikke rapporten hoeven we niet te schrijven. We wilden gewoon weten of het werkte. Het werkte bij ons in de haven, over een forse afstand en binnen een stedelijke omgeving. Er moeten nog wat proeven worden gedaan.

'Het doel is verbetering van de veiligheid. Technisch is het te realiseren. Een apart kanaal gaat er voor komen. Maar om een kanaal te mogen gebruiken, ben je al drie jaar verder.'

Als het werkt ... dan werkt het zo

Tekst: Jaap Gestman Gerardts
Illustraties/beeldbewerking: Jeroen Bons

Privé-kanalen



Bij Dedemsvaart werd veel turf gewonnen die via de vaart naar West-Nederland werd vervoerd. De retourolading bestond uit schelpen die in deze ovens in Dedemsvaart tot kalk werden gebrand.

Newdigate in 1764 met de aanleg van zijn privé-kanaal. Al spoedig kwamen daar nieuwe vertakkingen bij en uiteindelijk werd het een netwerk van waterwegen, die bij elkaar de Arbury Canals worden genoemd. Het laatste deel werd in 1795 aangelegd. Na zijn dood in 1806 raakten er al eens over hadden nagedacht om dit kanaal te graven, maar dit was er nooit van gekomen. Zo'n 1000 jaar later kwam Leonardo da Vinci op hetzelfde idee, wat ook toen niet werd uitgevoerd. Pas in 1667 investeerde de plaatselijke edelman Pierre-Paul Riquet zo'n beetje zijn hele familiefortuin in het project. In de hoop er flink aan te kunnen verdienen. Helaas overleed hij, juist voordat het hele kanaal klaar was in 1670. Zijn nazaten hebben inderdaad het nodige geld aan het kanaal verdiend. Maar toen in 1789 de Franse Revolutie uitbrak, was het uit met de pret.

Middeleeuwen

Een van de oudste, zelfs middeleeuwse kanalen in Nederland, is de Bisschop Davidsgrieff, meestal kortweg De Grieff genoemd. Hij ligt ongeveer op de grens van Utrecht en Gelderland, wat tijdens de bouw ervan enorme problemen gaf. Wat nu twee provincies van Nederland zijn, waren in 1473-1481 nog onderscheidenlijke gebiedsdelen die met elkaar in oorlog konden raken. Het was aan Bisschop David van Bourgondië te danken dat het kanaal tot stand kwam en de turf die rondom Veenendaal werd gestoken, kon worden vervoerd. Tegenwoordig heet De Grieff 'Het Valleikanaal' en dient eerder ter afwate-

ring van het overtollige water van de Gelderse Vallei dan voor goedertransport.

Compagnons

Ook de Opsterlandse Compagnonsvaart, op de grens van Drenthe en Friesland, werd gegraven om turf te kunnen afvoeren. Dit kanaal werd wat later aangelegd dan de Bisschop Davidsgrieff, namelijk vanaf circa 1630. De opdrachtgever was geen bisschop, maar een samenwerkingsverband van compagnons uit de buurt, die de omgeving van Stellingwerf in de vaart der volkeren wilde opstuwen. Wat ook wel is gelukt, want er ontstonden langs het kanaal vele nieuwe dorpen. Met het in onbruik raken van turf als brandstof verloor het kanaal zijn functie. In 1974 stond het op de nominatie om te worden gedempt, wat dankzij plaatselijke belangengroepen werd verhindert.

Dedemsvaart

Nog weer later kwam de Dedemsvaart vanuit particulier initiatief tot stand in het noorden van



De Opsterlandse Compagnonsvaart was ooit van vitaal economisch belang, maar met een diepgang van 1,10 meter en een doorvaarthoogte van 3,70 meter zijn er nu alleen nog pleziervaarders te vinden.

HEBBEDINGEN

VOOR AAN BOORD Door Erik van Huizen



Gegevens van de Garmin autopilot zijn ook zichtbaar op deze smartwatch. (Foto Garmin)

Smartwatch (€ 1750)

Goedkoop is deze smartwatch van Garmin niet, maar dan heb je met deze Marq Captain American Magic Editie wel een hebbeding waarvan de naam van het American Magic zeilteam op de rand is gegraveerd.

Deze luxe smartwatch van Garmin heeft een gebogen saffier-lens, een keramische sierrand van 46 mm, een permanent verlicht display, een ultralichte titanium behuizing en een hoogwaardige siliconen band.

Dit horloge biedt diverse toepassingen voor wedstrijdzeilers. Zo kun je de start verbeteren met de afteltimer. Die geeft de tijd tot het startschot aan, terwijl geïktijdig je meest ideale positie wordt berekend. Ook krijg je informatie over de windsnelheid en -richting, de temperatuur en de

getijden. En heb je een autopilot van Garmin dan kun je alle gegevens naar je pols streamen, waar je ook bent op het schip. Zo kun je bijvoorbeeld op afstand waypoints toevoegen aan je kaartplotter.

www.garmin.com

G-Glove werkhandschoen (\$ 26)

De meest complete werkhandschoen, zo noemt de fabrikant van de G-Glove zijn werkhandschoen.

'Bescherm uw handen en klaar de klus in stijl met de nieuwe G-Glove', is dan ook de leus van de fabrikant. Het snijbestendige materiaal van de G-Glove moet ervoor zorgen dat zelfs de scherpste gereedschap



Met de G-Glove kun je een touchscreen gewoon blijven bedienen. (Foto G-Glove)

pen niet door de handschoen kunnen gaan. Ook hitte is geen probleem voor de G-Glove. De handschoen is bestand tegen temperaturen tot 540 graden. Omdat de handschoen waterdicht is, blijven je handen droog. De synthetische isolatie houdt lichaamswarmte vast, maar zorgt ook dat de huid kan blijven ademen.

De G-Glove is gemaakt van duurzame materialen. 'We hebben gezorgd voor nul afval en nul schade aan het milieu tijdens de productie van de handschoenen. We hebben kunstleer gebruikt en de synthetische isolatie is gemaakt van gerecycled plastic.'

www.indiegogo.com

Betere microfoon (\$ 99)

Smartphones worden steeds beter, maar volgens Hooke Audio verbetert de kwa-

liteit van de microfoon amper. Daarom werd de Hooke Lav ontwikkeld, een draadloze microfoon.

De enige manier om de geluidskwaliteit van je smartphone te verbeteren is volgens Hooke Audio upgraden naar een betere microfoon, zoals de Hooke Lav. Je kunt er gesprekken draadloos mee opnemen en het geluid wordt via Bluetooth 5.0 draadloos naar elk mobiel apparaat gestuurd. De microfoon heeft een batterijduur van zeven uur en wordt automatisch uitgeschakeld als hij 10 minuten niet wordt gebruikt.

De bijbehorende Hooke Audio-app is er voor zowel iOS als Android.

www.hookeaudio.com



De Hooke Lav clip je eenvoudig om. (Foto Hooke Audio)

Defensie koopt 19 snelle RHIB's in Estland

DEN HAAG Het ministerie van Defensie heeft 19 Rigid Hull Inflatable Boats (RHIB) en zes trailers besteld bij Alunaut in Estland.

De Koninklijke Marine krijgt 11 nieuwe RHIB's. Deze kleine, snelle motorboten worden onder meer vanaf marineschepen ingezet bij anti-drugsoperaties.

De Koninklijke Marechaussee (KMar) maakt aanspraak op zes



Een impressie van de nieuwe RHIB. (Beeld Defensie)

van de nieuwe boten. De resterende twee zijn bestemd voor de Belgische marine.

De marechaussee krijgt bovendien de beschikking over de zes nieuwe trailers. Dit krijgsmachtdeel krijgt de eerste zes boten en trailers binnen 18 maanden geleverd. Defensie kon voor de gunning kiezen uit RHIB's van verschillende bouwers. De vaareigenschappen van al die vaartuigen zijn door het Marin beoordeeld. Ze bleken allemaal minimaal net zo veilig en comfortabel zijn als de huidige RHIB's. De combinatie van prijs, vaareigenschappen en gewicht deed de balans doorslaan in het voordeel van Alunaut. (BO)

Barkmeijer bouwt duwboden voor ThyssenKrupp

STROOBOS De werf Barkmeijer Stroobos heeft van ThyssenKrupp opdracht gekregen voor de bouw van twee diesel-elektrische duwboden.

De Duitse staalgigant laat de boten bouwen in het kader van vlootvernieuwing. Ze worden



Het ontwerp van de duwboden die Barkmeijer Stroobos voor ThyssenKrupp gaat bouwen. (Tekening ThyssenKrupp)

elk voorzien van twee Voith Schneider-aandrijfsystemen van het type 18R5 EC/150-1 van 780 kW.

ThyssenKrupp heeft al sinds de jaren '70 de duwboden Thyssen I en Thyssen et II met deze techniek in de vaart. Proeven met modelboten hebben uitgewezen dat de nieuwe duwboden wel efficiënter worden dan de vorige. Over de datum van oplevering zijn nog geen mededelingen gedaan. (WdN)

Spaans neemt Yed Prior in de vaart

Bijlsma tovert containerschip om tot sleepopperzuiger

Door Paul Schaap

Bijlsma Marine Services in Harlingen heeft de sleepopperzuiger Yed Prior opgeleverd aan zand- en grindhandel Spaans in het Noord-Hollandse Winkel. Het is geen nieuw schip. Spaans liet een 15 jaar oud containerschip ombouwen.

Een bestaand schip aanschaffen en ombouwen is volgens een woordvoerder van Spaans Marine Aggregates veel goedkoper dan nieuwbouw. Om die reden is in 2018 het 9783 gt metende containerschip Gerd gekocht. Dit met een 7200 MaK-hoofdmotor uitgeruste vaartuig was in 2003 als Gerd door Bodewes Volharding Shipyards aan een Duitse rederij geleverd. Na de aankoop door Spaans werd het containerschip in Harlingen compleet verbouwd.

IHC-techniek

In volcontinuïdient werd eerst circa 750 ton staal aan contai-

nerrekken en dekluisen verwijderd en vervolgens 1000 ton aan nieuwe faciliteiten geïnstalleerd. Nadat dit was gebeurd, werd het vaartuig naar de werf van Niestern Sander in Delfzijl verhaald, waar

'Ombouw goedkoper dan nieuwbouw'

het in dok ging, in de kleuren van Spaans werd gezet en de verder afbouw plaatshad. Hierbij werd het in Yed Prior herdoopte schip onder meer voorzien van twee

door Royal IHC ontworpen en geleverde zeeftorens, een 50 meter lange zuigbuis, bodemdeuren en spudpaaldoorvoeringen. De 135 meter lange en 32 meter brede Yed Prior heeft een beuninhoud van 5000 kubieke meter. De nieuwe naam is afgeleid van de ster in het sterrenbeeld slangendrager. Spaans heeft een concessie om met het schip voor de Deense Noordzeekust grind te zuigen.

De nieuwe sleepopperzuiger Yed Prior van Spaans.

(Foto Spaans)



IHC test megazuiger Krios uitvoerig op Noordzee

KINDERDIJK De bij Royal IHC gebouwde megasnikkopzuiger Krios is de afgelopen weken flink uitgetest. Op het programma stonden beproevingen op de Noordzee en baggerwerk op de Tweede Maasvlakte. Binnenkort volgt de oplevering aan Boskalis.

De 152 meter lange en 28 meter brede zelfvarende zuiger (bouwnummer CO1277) is een zusterschip van de Helios, die Royal IHC in 2017 aan Boskalis heeft opgeleverd. De zuigers behoren tot de grootste in hun soort ter wereld. Boskalis plaatste in april 2017 de bouworder bij de werf in Kinder-

dijk en op 1 oktober 2019 ging de zuiger daar te water. Alles is groot en indrukwekkend aan het baggervaartuig, dat een geïnstalleerd vermogen heeft van 23.700 kW. De pompcapaciteit bedraagt 15.600 kW, het cuttervermogen 7000 kW en de baggerdiepte maximaal 35 meter. De 50 meter lange cutter-

ladder weegt ruim 2000 ton.

Een speciale eigenschap van de Krios is, dat het vaartuig ook in een extreem harde ondergrond kan baggeren. Aan de bouw hangt een prijskaartje van circa 170 miljoen euro. De vloot van Boskalis telt 10 snijkopzuigers die wereldwijd worden ingezet. (PAS)



De gloednieuwe snijkopzuiger Krios op proeftocht. (Foto PAS Publicaties)

Pijpenlegger Seven Vega klaar voor oplevering

KRIMPEN AAN DEN IJSEL Royal IHC heeft eind september proefgevaars met de pijpenlegger Seven Vega. Het innovatieve schip wordt binnenkort opgeleverd aan offshoreaannemer Subsea 7.

Bijna drie jaar is gewerkt aan het ontwerp en de bouw van de dieselelektrisch aangedreven pijpenlegger. Op 25 mei 2019 ging de 149 meter lange en 33 meter brede Seven Vega te water. Bijzonder is de grote pijpenlegtoeren, die afgelopen februari met behulp van drie Matador-bokken op het achterschip is geplaatst. Aan boord staan twee carrousels waarmee respectievelijk 5600 ton en 1600 ton aan pijpen kan worden meegenomen. De Seven Vega heeft een 800 vierkante meter groot werkdek en is uitgerust met een klasse 3 dynamisch positioneringssysteem, een helikopterdek, diverse kranen en twee grote onderwaterrobots. Aan boord is accommodatie voor 120 personen. Het is de negende pijpenlegger die Royal IHC voor Subsea 7 heeft gebouwd. (PAS)



De pijpenlegger Seven Vega voor het eerst op proefvaart. (Foto PAS Publicaties)

Fraude-onderzoek Gorch Fock breidt zich nog steeds uit

OSNABRÜCK Het onderzoek naar strafbare feiten rond de restauratie van de Gorch Fock, het opleidingsschip van de Duitse marine, breidt nog steeds uit. Dat meldt de officier van justitie in Osnabrück.

Er worden nu 105 punten onderzocht rond fraude en steekpenningen voor in totaal zeker 16 miljoen euro. Een en ander gebeurde tussen 2016 en 2019 toen de Gorch Fock in Elsfleth op de gelijknamige werf lag. Daar zou voor een kleine 10 miljoen staalwerk aan de romp worden verricht. Al in 2017 werd duidelijk dat dat bedrag niet toereikend was. Het steeg explosief van 12 miljoen in het voorjaar, naar 33 miljoen euro

in de zomer en kort voor de jaarwisseling stond de teller op 75 miljoen. Daar bleef het niet bij. Uiteindelijk is overeengekomen met de Lürssen Werft, die de failliete Elsfleth Werft in 2019 overnam, dat er maximaal 135 miljoen euro aan het zeilschip wordt besteed. Het moet in mei 2021 weer in de vaart komen.

Marineman

Hoofdpersonen in de vermeende fraude zijn de oud-werfdirecteuren R. en W. en enkele hooggeplaatste marinemensen, toeleveranciers en onderaannemers. De directeuren streken volgens de officier van justitie veel geld op, omdat veel te hoog begrote kosten door de verant-

woordelijk marineman werden gefatteerd en leveranciers en onderaannemers het verschil aan de directeuren betaalden. De marineman kreeg op zijn beurt een gunstige lening van 800.000 euro voor een privé-bouwproject. In het bedrag van 16 miljoen zit ook 7,7 miljoen euro die de directeuren staken in een goudmijn in Mongolië, een diamantmijn in Afrika en een niet nader gespecificeerd 'filmproject'. Er hoefden uiteindelijk geen forensisch accountants aan te pas te komen, want bij de directeuren en financiële topman P. werden miljoenen teruggevonden die de schade dekken. Het vooronderzoek gaat nog geruime tijd duren. (WdN)

Niedersachsen steunt Meyer met 20 miljoen

PAPENBURG De regering van Niedersachsen wil de Meyer Werft in Papenburg steunen met 20 miljoen euro in verband met de Coronacrisis. De deelstaat vraagt in ruil wel toezeggingen voor behoud van de werf in Papenburg en zoveel mogelijk werkgelegenheid.

Voor de toegezegde miljoenen neemt Niedersachsen de baggerkosten in de omgeving van de werf over, levert een extra bijdrage aan de ontwikkeling van duurzame cruiseschepen en in de kosten voor het uitbrengen van de nieuwbouwschepen van Papenburg naar zee.

Volgens minister Bernd Althusmann van Economische Zaken zal zeker de helft van de steun worden besteed aan het baggeren van de haven in Papenburg en knelpunten op de Ems. Voor het innovatiecentrum van Meyer komt zeven miljoen euro be-

schikbaar. Bij het naar zee brengen van cruiseschepen worden de tarieven voor het Emssperwerk gereduceerd en de loods-kosten overgenomen.

Forse inkrimping

Althusmann zei verder gesprekken te voeren over verhoging van de hoogspanningsleidingen die de Ems kruisen. Die moeten nu telkens uit de weg worden geruimd. De minister stelde als voorwaarde voor de hulp dat het 'standplaatscontract' voor Meyer, dat nu loopt tot 2030, wordt verlengd en arbeidsplaatsen behouden blijven.

Werfdirecteur Bernard Meyer maakte onlangs duidelijk dat een forse inkrimping van het personeel noodzakelijk is. De komende vijf jaar moet er 1,3 miljard euro worden bezuinigd. Voor de huidige 3600 medewerkers geldt tot het einde van dit jaar al arbeidstijdverkortings. (WdN)

Vroon brengt relatief jonge bevoorraders naar de sloop

HARLINGEN Vroon Offshore Services heeft de bevoorraders VOS Power, VOS Producer en VOS Prominence verkocht voor de sloop. De schepen lagen jaren werkloos in de haven van Harlingen.

Het drietal maakte sinds 2006/2007 deel uit van de vloot van Vroon Offshore Services (VOS). De 75 meter lange schepen zijn gebouwd in China en hebben vanuit tal van havens rond de Noordzee booreilanden en gas- en olieproductieplatformen van materieel voorzien. In 2012 kregen zij hun huidige namen.

Tijdens de eerste recessie in de offshoresector, die in 2015 uitbrak, kwamen de drie be-

voorraders, net als talloze andere offshore support-vaartuigen, zonder werk te zitten en werden ze opgelegd in Harlingen. Nu de offshoresector opnieuw door een diep dal gaat, verwacht de rederij geen werk meer voor ze te krijgen, ook al verkeren ze nog in zeer goede conditie. Eén voor één zijn ze intussen naar Scheepssloperij Nederland in 's-Gravendeel geslept, waar ze worden gesloopt. Wereldwijd zijn meer dan 1000 bevoorraders, vele meer dan 20 jaar oud, opgelegd. In de 100 vaartuigen tellende offshore-vloot van Vroon zijn nu nog 17 bevoorraders actief, die worden bereidert vanuit kantoren in Den Helder, Aberdeen, Genua en Singapore. (PAS)



Deze drie bevoorraders van Vroon lagen jaren werkloos in Harlingen, maar worden nu in 's-Gravendeel gesloopt. (Foto PAS Publicaties)

(advertentie)

Denis Diesel Services & Parts zorgt ervoor dat u en uw motoren in de running blijven en levert daarnaast ook wisselstukken voor Deutz, MAN, Mercedes, Volvo, Scania en DAF motoren.

Voor meer info
www.denisdp.be
info@denisdsp.be
+32 3 666 36 00

DENIS DIESEL SERVICES & PARTS





Scheepsbouw zit in ons DNA



Nieuwbouw

Specialist in ontwerp, engineering en bouw van luxe riviercruise schepen. Custom-built en innovatief.



Refit

Efficiënt en duurzaam. Upgraden van inzetbaarheid, voor een toekomstbestendig schip.



Reparatie

Adequate oplossingen om continuïteit te waarborgen. Snelle service met aandacht voor kwaliteit.

Havenstraat 7 | 3372 BD Hardinxveld-Giessendam **T** +31 (0)184 - 676 140 **E** info@breejen-shipyard.nl

breejen-shipyard.nl



VAKMANSCHAP OP MAAT

VAKKUNDIG ONDERHOUD, REPARATIE EN REVISIE



WWW.KOOIMANMARINEGROUP.NL

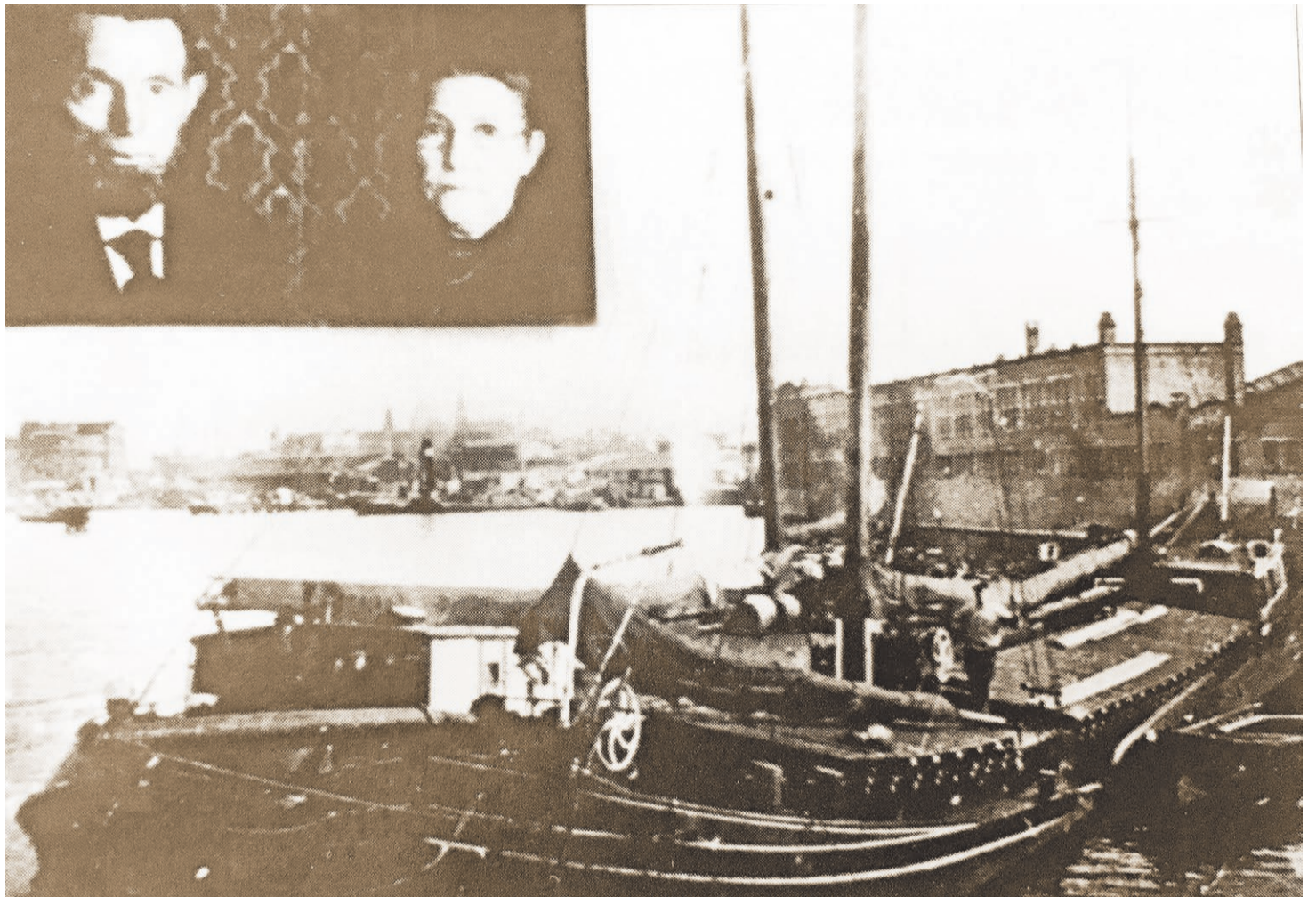
SCHEEPSWERF KOOIMAN VAN OS | DREGWEG 6 | 4401LD YERSEKE | (T) +31 (0)113 57 1447

Van wrakke houten tjalken naar een stalen zeilkast

Schipper Teuben krijgt het aanbod van zijn dromen

Door Henk Zuur

Willem Teuben (1856-1929) was schipper op een 50-tons paviljoentjalk toen hij kennis kreeg aan de Oost-Friese boerendochter Engelina (1855-1929) uit Weener. Zij trouwden op 5 februari 1882. Toen Teuben zijn jonge bruid scheep haalde, hilde ze bittere tranen, omdat een huwelijksge-schenk, een eikenhouten kastje, niet door de ingang van het paviljoendek kon.



De Engelina Maria in het Oosterdok te Amsterdam. Inzet: schipper en schipperse Willem en Engelina Teuben. Dit is vermoedelijk het enige beeldmateriaal dat van het echtpaar en het schip bestaat. (Foto collectie Henk Zuur)

Het jonge gezin Teuben voer tot 1911 op drie afgebeulde, misschien wel derdehands, houten tjalken: de Festina Lente, de Tijd is Geld en vervolgens de 90-tons tjalk Engelina van Weener. Met het laatste schip kon alleen in het najaar en gedurende de winter worden gevaren, omdat ze rot was en een kattenrug had. Er was geen breuwen tegen om het schip in de zomer dicht te houden. Op de drie 'wrakken' werden hun zeven kinderen geboren.

Werfarbeider

Ook al voer je alleen maar in het najaar en de winter, ook de rest van het jaar moest er worden gegeten. Willem Teuben legde zijn schip op bij Scheepswerf Prinses Juliana van de broers Prins in Gouderak en deed hier scheepsonderhoud: schilderen en teren. Het toeval wilde dat op deze werf in het najaar van 1911 een stalen zeilkast in aanbouw was. Zonder enige twijfel zal de toen 55 jaar oude Teuben wel eens dagdromend naar het in aanbouw zijnde schip hebben gekeken.

Op zekere avond liep hij een van de broers Prins tegen het lijf. Ze maakten een praatje en Prins opperde 'de kast wel voor Teuben te willen afbouwen'. Willem Teuben was sprakeloos. 'Voor mij...?', vroeg hij verbaasd. 'Voor jou en je Line', zei Prins. 'En ik zeg het alleen maar deze ene keer. Goeie avond!' En vervolgde zijn weg.

Eerste reis

Willem Teuben wist even niet hoe

hij het had. Hij was immers al 55 en alle kinderen waren al op zichzelf. Klaarblijkelijk sprak het voorstel hem wel aan, maar hoe dacht zijn Engelina erover? 'Een schitterend aanbod', zei ze, 'maar 30 jaar te laat!' Toevallig was zoon Johan (1886-1988) bij zijn ouders aan boord en stelde zonder meer: 'Dit is je kans, doen!' En zo gebeurde het dat Weekblad Schuttevaer in 1911 meldde: 'Te Gouderak van stapel gelopen, het stalen zeilschip Engelina Maria voor W. Teuben te Hoogezand.' Na oplevering werd het nieuwe schip naar Rotterdam gesleept om graan te laden voor Hasselt. Teuben schrok toen bij ondertekening van het charter als losplaats 'Hasselt in België' vermeld stond. Hij had gedacht te moeten laden voor het Overijsselse Hasselt... De aankoop van de stalen zeilkast was een goede keus geweest. Het schipperspaar, dat het nooit mee zat met hun houten schepen, ging het vanaf dat moment letterlijk en figuurlijk voor de wind.

Hachelijk

Nadat eind september 1912 een lading briketten van Wesseling naar een van de Duitse waddeneilanden was gebracht, zeilde schipper Teuben naar Emden, waar hij Egbert Wagenborg uit Delfzijl tegen het lijf liep. Wagenborg had kort voor de eeuwwisseling het varensleven achter zich gelaten en zich als bevrachter, annex kolenhandelaar in Farmsum gevestigd. De mannen kwamen overeen dat de Engelina Maria

200 ton bunkerolen voor de Kaiserliche Marine in Kiel-Holtenau zou laden. Schipperse Engelina was altijd vreselijk bang als het zoute water om de hoek kwam kijken. Haar boerenafkomst zal hier wel mee te maken hebben gehad. De Teubens voeren vaak met hun houten tjalken over de Zuiderzee, ook tóen al een 'waaigat' om er met een onzewaardig schip te vertoeven. Toen de Teubens de kop van de Engelina Maria buiten de Oostereems in de

'Mijn vader sliep met zijn hand buiten het bed'

Noordzee staken, riep vrouw Teuben: 'Oh Willem, wat dust mie op mien olle dag nog aan!' Teuben antwoordde: 'Ik zel die nog wat zaain loaten, nou hebt wie teminnen n schip woar we mit voaren kinnen!' De zeilkast kwam met gunstige wind voor de Elbe. De lading werd reeds op 15 oktober tijdens schitterend weer gelost: de zomertent was over het achterschip gespannen.

Lagerwal

Nadat de kolen waren gelost, werden boomstammen geladen op het Trave-Elbekanaal. Om meer lading onder de luiken te kunnen bergen, vond Teuben het, geheel tegen de veiligheidsregels in, niet nodig om de biems erin te laten.

Het was intussen diep in november. Boven de Duitse wadden zaten ze plat lagerwal met de wind uit noordelijke richting. Een hachelijke zaak om met een binnenvaartschip, want meer was de Engelina Maria niet, boven de eilanden de lange weg naar de Eems te bezeilen. Toen vuurtoren Rothersand was gerond, besloot Teuben, tot grote opluchting van zijn vrouw, de Harle tussen Spiekerroog en Wangeroog aan te lopen. Het voortploegen door de moddergeulen van het wad zal zeker een geknoei zijn geweest met het toch redelijk grote schip. Of er een zee-meetbrief bij de Engelina Maria was, is niet bekend. Wél stond het schip vermeld in Lloyd's Register of Shipping 1911/1912.

Longontsteking

Het echtpaar Teuben voer tot 1921. In dat jaar gingen ze 'aan de wal.' De Kerkstraat 25 in Groningen werd hun nieuwe domicilie. Beide overleden ze in de strenge winter van 1929 aan longontsteking, die ze hadden opgelopen in een autobus die met pech aan de kant van de weg kwam te staan. Ze stierven drie dagen na elkaar. Hoe wonderlijk is het, dat ze op hun vochtige houten schepen nooit ziek waren geweest. Zoon Johan vertelde ooit dat, als het houten schip geladen was, zijn vader altijd met een hand buiten het bed sliep. Als hij water voelde komen, moest 'ie eruit om te pompen...

Met dank aan Willem Teuben (1924-2002), kleinzoon van Willem en Engelina Teuben.

20 Wacht te Kooi



Handhaven

Trouwe lezers weten dat autorijden niet mijn hobby is. Meer een noodzakelijk kwaad, omdat er niet overal spoorrails liggen. Dus vaker dan me lief is, zit ik achter het stuur. Zoals vandaag, onderweg naar IJmuiden. Er wachten een paar leerlingen op het Nautisch College voor hun eindgesprek. Als extern deskundige ben ik daarbij aanwezig. Met een gezapige 100 kilometer per uur, rijd ik ontspannen op een niet al te drukke A9. Dan doemt er uit het niets - nou ja, er is hier een invoegstrook - een auto op die volle kracht doorstoot met mij over stuurboord opbloot. Met een draai naar bakboord gaat hij pal voor mij langs zonder richtingaanwijzer te gebruiken. Ik weet zeker dat je richting moet aangeven wanneer je naar een andere verkeersscheidsbaan wilt!

Na deze onbezonnen invoegmanoeuvre gaat het met volle kracht vooruit, maar moet hij 500 meter verder vol in de ankers om een kop-staart aanvaring te voorkomen. Even later is het opnieuw raak: wanneer ik naar de linkerbaan verdaag om een zwaarbeladen vrachtauto op te lopen, blijkt er een tot aan zijn oren met testosteron gevulde automobilist vlak achter mij te rijden. Snel controleer ik mijn vaart: 110 kilometer, waar je 100 mag...

Het haantje begint lichtsignalen te geven die niet in het International Code of Signals te vinden zijn. Tevens geeft hij geluidsignalen, die ik ook al niet kan thuisbrengen.

Nadat ik uitwijk naar stuurboord, gaat deze dwaas er in fregatsnelheid vandoor. Maar niet zonder mij nog een handsignaal met zijn middelvinger heeft gegeven.

Kan dat zomaar? Waarom wordt er op de weg niet gehandhaafd? Is er geen verkeersdienst die het verkeer in de gaten houdt? In de zeevaart gaat dat echt anders: zodra je in de Baltic even afwijkt van de 'recommended route' is er direct wel een ambtenaartje die je per VHF meedeelt dat je in overtreding bent. En dat gaat niet anders voor de kust van Oost-Amerika, waar tijdens het trekseizoen van walvissen een restrictie van 10 knopen geldt. Daar kan een collega van meepraten.

Hij voer netjes 10 knopen, ten slotte waren walvissen er eerder dan wij met onze schepen. Toch ontving hij maanden later een 'please explain mail', met bijlage. Waarom hij op die en die datum gedurende 23 minuten de maximaal toegestane snelheid, zijnde 10 knopen, had overschreden met 0,3 mijl. De bijlage liet in een tijdlijn, in rood, zien waar de overtreding was begaan was. Kijk, dát is pas handhaven!

Vakbond Nautilus verwijt rederij eenzijdig afschrijven van verlofdagen

Anthony Veder goochelt met vakantiedagen

Door René Quist

Rederij Anthony Veder zet medewerkers die thuiszitten vanwege corona onder druk om vakantiedagen op te nemen. Dat zegt vakbond Nautilus. Nautilus vicevoorzitter Sascha Meijer: 'Goochelen met eenzijdig afschrijven van verlof is niet respectvol. Vrijwillig is vrijwillig.'

Nautilus bood vrijdag 25 september een petitie aan bij het hoofdkantoor van Anthony Veder in Rotterdam. Ook liet een aantal wereldwijd varende Anthony Veder-schepen hun scheepshoorns klinken om deze actie te ondersteunen. 'Wij roepen gastankerreders van Anthony Veder met klem op onmiddellijk te stoppen met het goochoelen met verlof en eenzijdig

afschrijven daarvan bij medewerkers die door de Coronacrisis langer thuis moesten blijven. Zelfs negatief verlof! Dit terwijl daarover met de Nederlandse redersverenigingen goede afspraken zijn gemaakt.'

Rechten respecteren

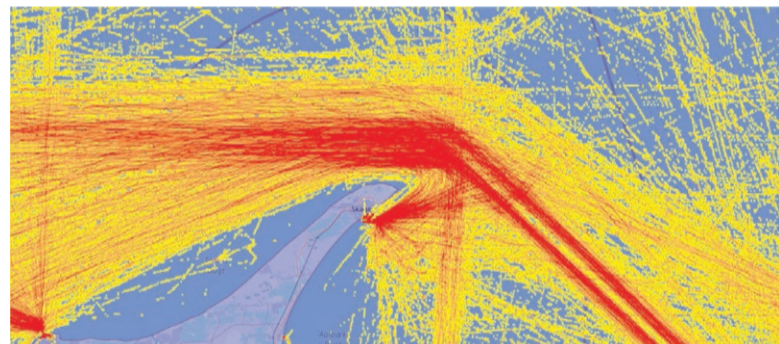
'Beschikken over vakantie van medewerkers mag immers alleen

met hun expliciete toestemming. In volle vrijwilligheid dus. Na maanden van discussie is Anthony Veder nog altijd niet duidelijk hierover. Ze hebben weliswaar toegezegd eerder gewoon eenzijdig afgeschreven verlof volgende maand terug te storten. Maar dit zou ook niet nodig moeten zijn bij een dergelijk succesvol bedrijf met een uitstekende naam. En

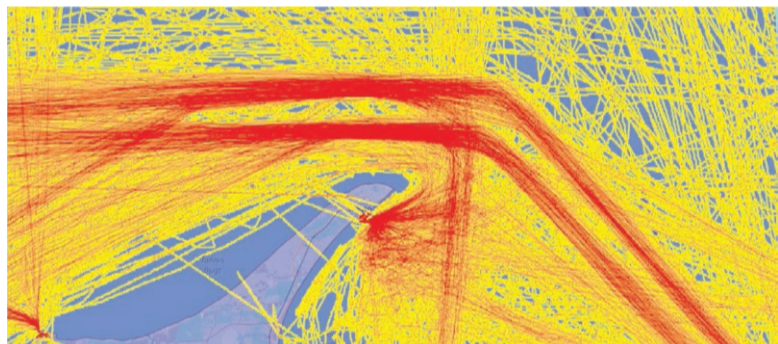
het past ook niet bij hun mantra van "Secure Base Leadership", waarbij wederzijds respect tussen directie en werknemers centraal zou moeten staan.'

'Met meeste personeel is al individuele afspraak gemaakt'

Nautilus heeft onlangs in goed overleg met de Handelsvaartreders (VWH) afgesproken dat inzet van verlof bij langer thuis zitten alleen vrijwillig in overleg gebeurt en niet eenzijdig. De VWH raadt de bij haar aangesloten rederijen aan om hier geen rechtszaken over te voeren, maar de rechten van zeevarenden te res-



De situatie vóór en na de implementatie van de TSS Skagen West en TSS Skagen East ten noorden van Skagen. Vissersschepen zijn weggelaten. (Illustratie DMA)



Nieuw TSS boven Skagen verbetert de doorvaart

KOPENHAGEN Het nieuw ingestelde verkeersscheidingsstelsel (TSS) dat met ingang van 1 juli in het Skagerak is ingesteld, blijkt te werken als voorzien. Dat constateert de Danish Maritime Authority (DMA) na een analyse van het verkeer op de route.

Doel van het nieuwe Traffic Separation Scheme (TSS) boven Denemarken is het creëren van een

beter voorspelbaar verkeersbeeld en het scheiden van tegemoetkomend verkeer. Daardoor wordt de navigatie eenvoudiger en is er minder kans op aanvaringen, zegt de DMA. De dienst heeft zowel vóór als na 1 juli het verkeer rond Skagen, de meest noordelijk punt van Denemarken, met AIS gemonitord. Over een periode van een week voor en een week na de instelling van het TSS Skagen West en TSS Skagen East op 1 juli, werd

het verkeer in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat de afstanden tussen elkaar tegemoetkomende schepen is toegenomen. Bovendien zijn de vaarpatronen beter voorspelbaar, zegt de DMA.

Meer stelsels

Ook in het Kattegat zijn deze zomer een aantal nieuwe verkeersscheidingsstelsels ingesteld. Het gaat om het TSS Fladen en TSS Lilla Middelfund voor de Zweed-

se kust ten zuiden van Göteborg en een TSS bij de ingang van de Sont bij Helsingborg. Verder zijn er twee nieuwe diepwaterroutes (Kattegat North en Kattegat South) gecreëerd voor diepstekende tankers en kwam er een nieuwe route (Route S) die de zwaarbelaste Route T langs de Zweedse kust moet ontlasten. De nieuwe routes zijn ontwikkeld in samenwerking tussen de Deense en Zweedse autoriteiten. (BO)

RT Borkum kiest zelf de slimste vaarroute

ROTTERDAM Kotug International, Rotortug en tech start-up Captain AI hebben maandag 21 september op het Smart Shipping evenement van het Nederlands Forum voor Slimme Scheepvaart SMASH! het eerste schip ter wereld gedemonstreerd dat zelfstandig de meest optimale route vaart zonder menselijke tussenkomst.

In samenwerking met softwareontwikkelaar Captain AI werd op de Nieuwe Maas in Rotterdam autonoom gevaren met de sleepboot RT Borkum met behulp van de Captain AI Route Planner en Autopilot. 'De routeplanner kan worden gezien als de Google Maps voor de waterwegen', zegt Vincent Wegener van Captain AI. 'Hij tekent de route uit, die de boot autonoom volgt met behulp van onze software voor stuurautomaten.'

Om deze route zo efficiënt mogelijk te plan-



De sleepboot RT Borkum heeft al verschillende succesvolle operationele testen ondergaan, waarmee voor het eerst de combinatie van autonome planning en autonoom varen in de praktijk is bewezen. (Foto René Quist)

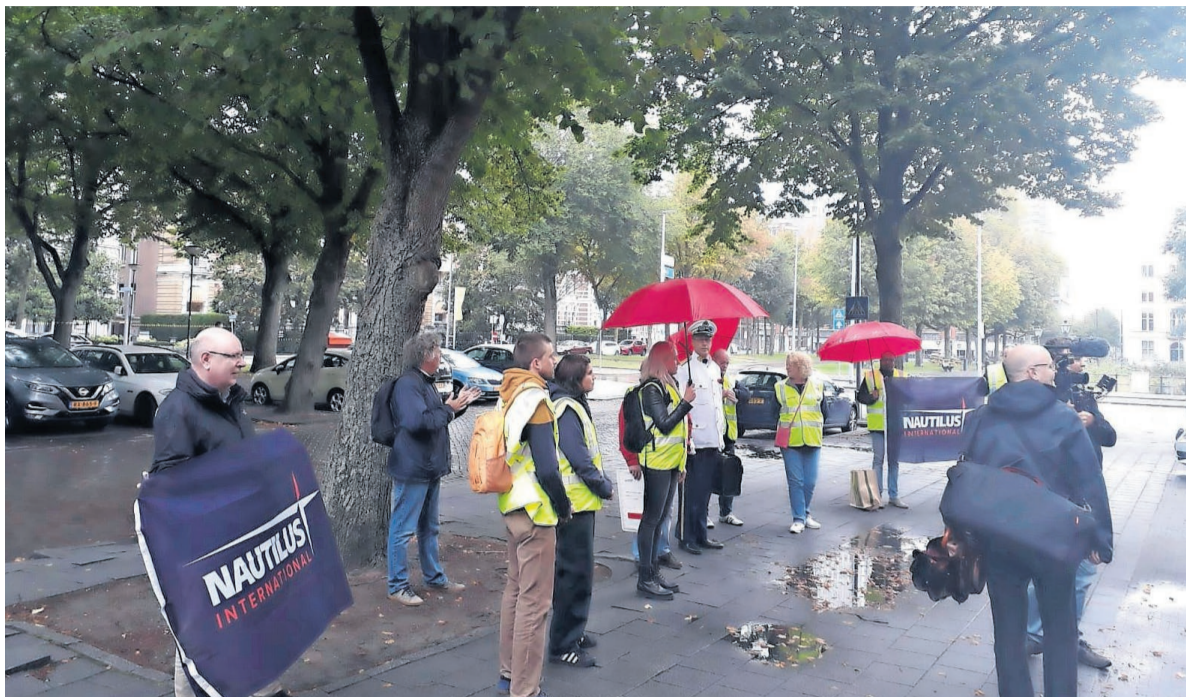
nen, is de software van Captain AI verbonden met de Kotug Optiport planningsoftware, waardoor de routeplanning in real-time kan worden geoptimaliseerd, op basis van AIS-ge-

gevens en Artificial Intelligence.

Patrick Everts van Kotug: 'De digitale kapitein moet weten wat de bestemming van het schip is en hoe hij daar zo efficiënt mogelijk kan komen. Het koppelen van de software van Captain AI aan OptiPort maakt het leven van de kapitein niet alleen gemakkelijker, omdat schepen autonoom de optimale route kunnen navigeren, maar bespaart ook op brandstof en CO₂-uitstoot.'

Volgende stap

De RT Borkum heeft in de drukste haven van Europa al verschillende succesvolle operationele testen ondergaan, waarmee voor het eerst de combinatie van autonome planning en autonoom varen in de praktijk is bewezen. De volgende stap is het geschikt maken van de software voor grootschalige toepassingen. (RO)



Actievoerders van Nautilus International bieden een petitie aan bij het kantoor van Anthony Veder in Rotterdam.

(Foto Nautilus International)

pecteren. Volgens Nautilus weigert Anthony Veder hierover met de bond en een ledendelegatie in gesprek te gaan.

Reactie Antony Veder

Rederij Anthony Veder laat weten momenteel individuele afspraken te maken met het varende personeel. 'Op het moment dat bemanningswisselingen weer enigszins mogelijk waren, hebben we alles in het werk gesteld om zee-

varenden af te lossen en nieuwe bemanningen aan boord te brengen. Ondanks onze inspanningen kwam het voor dat zeevarenden langer thuis zaten dan gepland. Hierdoor is een onbalans in werk/verlofdagen ontstaan. We zijn vervolgens in rechtstreeks overleg getreden met de betrokken zeevarenden om tot een passende, individuele oplossing te komen. 'Inmiddels hebben we dit met het grootste deel van de beman-

ningsleden met wederzijdse instemming kunnen oplossen. Voor een klein aantal van hen is dat helaas nog niet het geval. We zullen de constructieve dialoog op individuele basis met deze zeevarenden voortzetten en blijven onverminderd samen verder zoeken naar een passende oplossing voor hun persoonlijke situatie die tevens recht doet aan het collectieve belang van het bedrijf en haar medewerkers.'

Coast to coast

Bob van Raad volgt in Coast to Coast de scheepsbouw en de handel in Nederlandse schepen. Om een beeld te geven van de vloot en de eigenaren, biedt de rubriek een overzicht van de belangrijkste vlootmutaties.

De volgende Nederlandse schepen zijn de afgelopen periode van naam en/of eigenaar gewisseld

De Siegedijk (2010, IMO 9349447, 6668 grt) van Beheermaatschappij ms Siegedijk in Groningen (Navigia) is verkocht nadat eigenaar CV Scheepvaartonderneming Siegedijk in juli failliet is verklaard. Het schip vaart sinds 11 september als Deniz Akay onder Panamense vlag.

De bij Breko in Papendrecht afgebouwde Coralwater (1992, IMO 9004164, 1895 grt) van Coralwater CV in Papendrecht (Clearwater); in 2019 opgelegd in 's-Gravendeel in verband met het faillissement van Coralwater CV, is in augustus teruggekocht door Clearwater Ship Management BV en met twee sleepboten naar de Ketelhaven te Papendrecht gebracht.

Vroon Offshore Services (VOS) brengt drie bevoorraders naar de sloop in 's-Gravendeel. Het betreft de VOS Power (2006, IMO 9273911); opgeleverd als Power Express aan Power Express BV (VOS); in 2012 herdoopt VOS Power; in 2016 opgelegd in Harlingen, is 17 september weggesleept naar haar eindbestemming. De VOS Prominence (2006, IMO 9334026, 2810 grt) van Supply Express BV; opgeleverd als Supply Express; in 2011 herdoopt VOS Prominence; in 2015 opgelegd in Harlingen, is eveneens op 17 september uit Harlingen gesleept. En ook de VOS Producer (2006, IMO 9273870) onderging dat lot.

Nieuws van voormalige Nederlandse schepen

De bij de Nieuwe Noord-Nederlandse Scheepserven in Groningen



De gestrandde Northguider is ter plekke gesloopt. (Foto Kustwacht Noorwegen)

Smit ruimt wrak Northguider op

LONGYEARBYEN Smit Salvage is erin geslaagd het wrak van de in het Noordpoolgebied gestrandde hektrawler Northgluider op te ruimen.

Het vissersschip is ter plaatse gesloopt. Volgens de Noorse autoriteiten betrof het de meest noordelijke wrakopruiming ooit.

De 56 meter lange, onder Noorse vlag varende Northguider strandde 28 december 2018 in Straat Hinlopen tussen Spitsbergen en Nordauslandet in de Svalbard Archipel. De bemanning werd met helikopters van boord gehaald. Een milieuramp kon worden voorkomen door snel

circa 300 ton diesel en smeeroilie uit het schip te verwijderen. Plan was om de hektrawler vorig jaar zomer met behulp van een drijvende bok en sleepers vlot te brengen. Slecht weer en onverwacht veel zware ijsgang maakten dit echter onmogelijk. De operatie moest worden afgeblazen. Er werd een nieuw bergingsplan opgesteld, deze keer met de intentie het wrak ter plekke in stukken te snijden en als schroot af te voeren. Hiervoor zette Smit Salvage in totaal zeven schepen en 80 bergers in. Het schroot is op een ponton naar het nabijgelegen Longyearbyen afgevoerd. (PAS)

gebouwde Jan-Willem (1977, IMO 7637527, 1195 grt) van Dammers Johanna Christina BV in Rotterdam (Dammers & Van der Heide); in 1983 verlengd naar 101,94 meter; in 1989 verkocht aan Jan Willem BV (Seatrade); in 1990 verkocht aan Jan Mayen Shipping Company en herdoopt Jan Mayen; in 1992 verkocht aan Transice Marine op Cyprus (Seatrade) en herdoopt Dakota; in 2004 verkocht en herdoopt Raiatea; in 2012 verkocht aan Brilliant Reefer Line in Honduras en herdoopt New Sea Reefer; in 2015 manager Wisdom Sea Reefer Line in Panama en herdoopt Chaicharoen; in 2016 herdoopt New Sea Reefer; in 2017 herdoopt Renowin Reefer; in 2018 herdoopt Honor; in 2019 herdoopt Uthaiwan, is 18 september gearriveerd op het sloopstrand van Chittagong in Bangladesh.

De Zealand Almere (2012, IMO 9473195, 33.312 grt); opgeleverd aan Top East Asia Co (Q-Shipping) en onder Nederlandse vlag gebracht; in 2019 verkocht naar Turkije en herdoopt DD Marmara, is in augustus verkocht en ingebrecht bij Marmara Maritime Transport Co. Ltd. en herdoopt Marmara S.

De MCP Kopenhagen (2007, IMO 9371945, 5272 grt) van Beheermaatschappij ms MCP Kopenhagen BV in Groningen (Feederlines); in 2014 herdoopt ANL Dili Trader; in 2017 herdoopt MCP Kopenhagen en verkocht aan Lamb Shipping; in 2018 herdoopt ANL Timor Trader; in februari 2020 herdoopt MCP Kopenhagen, is 27 augustus herdoopt Meratus Pangkalpinang.



De Coralwater kwam vorig jaar in de opleghaven van 's-Gravendeel terecht, maar de eigenaar maakte een doorstart en kocht haar terug. (Foto Jack Bouman)



De Jan-Willem is na een lang leven geëindigd op het sloopstrand in Chittagong. (Foto Bob van Raad)



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Stremming Stevinsluizen Den Oever

Versterking Afsluitdijk

september 2020



» sluis ➤ omvaarroute ❌ werkzaamheden met stremming

Maandag 26 oktober 2020 0.00 uur tot en met maandag 26 april 2021

Van maandag 26 oktober 2020 0.00 uur tot en met maandag 26 april 2021 werkt Rijkswaterstaat aan de Stevinsluizen bij Den Oever. In deze periode zijn de sluisen gestremd voor alle scheepvaart.

Om Nederland beter te beschermen tegen hoogwater op de Waddenzee, versterkt Rijkswaterstaat de hele Afsluitdijk. Als onderdeel van die versterking komt er een keersluis – direct ten noorden van de schutsluis bij Den Oever. Deze staat meestal open en sluit de vaarweg af bij zeer hoog water op de Waddenzee.

Stremming voor alle scheepvaart

Voor de bouw van de keersluis is volledige stremming van de Stevinsluizen noodzakelijk. Om de hinder voor de recreatievaart zoveel mogelijk te beperken, start de stremming vlak na alle herfstvakanties op maandag 26 oktober. Zo valt de stremming in het stormseizoen, als er minder recreatievaart is. Vanaf 27 april 2021 wordt er weer op de gebruikelijke tijden gesloten.

Omvaarroute

Vaarwegverkeer tussen het IJsselmeer en de Waddenzee kan omvaren via de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand. Dit levert extra vaartijd op. Houd bovendien rekening met extra drukte en daardoor langere wachttijden bij de Lorentzsluizen.

Geen hinder voor het wegverkeer

Weggebruikers van de A7 over de Afsluitdijk ondervinden geen verkeershinder van de werkzaamheden aan de keersluis.

Renovatie schutsluis

Rijkswaterstaat maakt gebruik van de stremming door in dezelfde periode onderhoud uit te voeren aan de schutsluis. Het doel is om de levensduur van de betonconstructies te verlengen.

Kijk voor meer informatie op deafsluitdijk.nl of vaarweginformatie.nl.
Neem voor vragen contact op met Loket Afsluitdijk: loket@deafsluitdijk.nl.
Twitter: @Rijkswaterstaat @Deafsluitdijk of bel 0800 – 6040.

ADVERTEREN?

SCHUTTEVAER

6.800 Exemplaren p/wk 100% Betalende lezers 30.000 Bereik beslissers

VOOR MEER INFORMATIE:
Arie van Wiggen: 06 20416079
verkoop@schuttevaer.nl

TURBONLD
Quality you expect

Verkoop, reparatie en onderhoud van alle gangbare turbo merken

24/7 bereikbaar

Adres: Wattweg 23, 3208 KH Spijkenisse, Nederland
Tel: +31(0)180 - 51 58 51 | Website: www.turbonld.com | Mail: service@turbonld.com

SSN

RECYCLING VAN ALLE SOORTEN SCHEPEN!

BIJ ONS KUNT U OOK TERECHT VOOR DE RECYCLING VAN: MARITIEM WERKMATERIEEL OFFSHORE CONSTRUCTIES BRUGDELEN HAVENKRANEN INKOOP SLOOPMETALEN & OUD IJZER

'S-GRAVENDEEL
+31 (0)180 - 46 39 90
INFO@SLOPERIJ-NEDERLAND.NL

WIJ ZIJN BEREIKBAAR MIDDELS WEG EN WATER

Nog geen Schuttevaer abonnee?
Maak vandaag nog gebruik van deze actie.

Zo bent u altijd en overal op de hoogte van alle relevante marktontwikkelingen, innovaties en wet- en regelgeving.

Tot 24% korting voor het eerste halfjaar!

ONLINE:

Meest gekozen

12,50/mnd
10/mnd
6 maanden

- Digitale krant vanaf dinsdagavond
- Gratis app met voorleesfunctie
- Toegang tot alle vaknieuws, achtergronden & reacties
- Kortingen op events en boeken

TOTAAL:

16,46/mnd
12,50/mnd
6 maanden

- Half jaar de papieren krant
- Digitale krant vanaf dinsdagavond
- Gratis app met voorleesfunctie
- Toegang tot alle vaknieuws, achtergronden & reacties
- Kortingen op events en boeken

SCHUTTEVAER
Zoet, Zout & Zakelijk

Bestel nu op: www.schuttevaer.nl/proefabonnement

Familie Keijsers altijd onderweg met koppelverband Gerda

‘Koppelverbanden zijn een mannenwereld’

Door Hannie Visser-Kieboom

Als je opgroeit op het Noordereiland in Rotterdam en je vader neemt je elke vrije woensdagmiddag mee op zijn baggervletje, dan is een overstap naar de binnenvaart snel gemaakt. Peter Keijsers (61 jaar) stapte op zijn vijftiende samen met zijn vader en broer aan boord van de eerste Gerda. Meerdere Gerda's verder vaart hij nu met zijn zoon Kevin (25) en schoondochter Svenja Kamp (20 jaar).



Schipper Peter Keijsers bemant het koppelverband Gerda met zijn zoon Kevin (links) en schoondochter Svenja Kamp met hulp van Tsjechische matrozen. (Foto Hannie Visser-Kieboom)

‘We hebben de naam Gerda altijd gehouden, mijn moeder heet zo. Ze is nu 91. Deze week rij ik weer naar mijn huis in Zwijndrecht en dan ga ik gelijk bij haar op bezoek.’

Het is voor Peter Keijsers één van de zeldzame keren dat hij niet aan boord verblijft. Zijn huis in Zwijndrecht was vooral gemakkelijk toen zijn kinderen nog het internaat bezochten, maar zijn echte thuis is op de Gerda. Met het koppelverband vaart hij 24/7; opvarend met kolen naar Mannheim en afvarig neemt hij containers of grind mee. ‘Sinds 1996 varen we met een koppelverband en dat is echt een andere wereld, vooral een mannenwereld. Het is intensiever, je vaart het hele jaar door en dat moet je wel willen. We varen met vier Tsjechische matrozen. Zij werken drie weken op en af.’

Vergroening

In 1989 liet Keijsers zijn eerste schip bouwen op de scheepswerf in Grave. Ze werd verkocht na de bouw van het eerste koppelverband in 1996. Het huidige koppelverband werd afgebouwd in 2010, middenin de crisistijd. ‘Dat was geen leuke tijd. We hebben echt heel hard moeten werken. De laatste jaren ging het beter. Maar ook nu is de toekomst onzeker met alle emissie-eisen voor de vergroening.’

Vader en zoon twijfelen over investeringen in vergroening. Kevin: ‘Die vergroening wordt wel een beetje overdreven. Al die schepen die met accu's gaan varen hebben voorop ook generatoren staan. Als wij voor roetfilters kiezen, krijgen we een complete ombouw. Zo worden ons steeds meer dingen opgelegd. Soms wordt er subsidie verstrekt of een belastingvoordeel geboden, maar bij belastingvoor-

deel moet je het wel eerst verdienen. Dus blijft het gokken wat je het beste kunt doen.’

Kolenvervoer

Behalve strengere emissie-eisen komt daar ook de onzekerheid over het kolenvervoer op langere termijn bij. Duitsland wil uiterlijk in 2038 af zijn van de kolen. Alles moet straks elektrisch, maar je kunt niet de hele zee vol windmolens bouwen. Was de regering voor de binnenvaart maar net zo royaal met subsidies als voor die windmolens, zo mijmert Peter Keijsers.

Voor verdere vergroening kijken beiden dus vooralsnog de kat uit de boom. ‘Je moet eerst tonnen investeren, terwijl we daarmee niet meer gaan verdienen. Daarin is de bevrachtingswereld keihard, alles draait om geld. In de binnenvaart is geen bodem voor de prijzen. Het gaat echt niet goed, maar we zijn toch allemaal aan de gang. Je ziet bijna nergens schepen stillig-

gen. We moeten natuurlijk ook goedkoper blijven dan het spoor of wegvervoer. Als we te duur worden, verliezen we lading.’

Pogingen om door onderlinge samenwerking te komen tot betere vrachtprijzen, ziet Kevin nooit gebeuren. ‘Er is zoveel verschil van

‘Vergroening kostbaar en niet terug te verdienen’

mening, zelfs als je met maar drie koppelverbanden samen bent. Zet 10 schippers bij elkaar en ze hebben allemaal een andere mening.’

Enige vrouw

Ook Svenja Kamp, partner van Kevin, vaart mee op de Gerda. ‘Mijn ouders varen ook en ik heb Kevin leren kennen op het Julia-internaat. Ik ben nu bezig met mijn schipperspapieren. Ik heb eerder

voor interieuradviseur gestudeerd. Dat doe ik nu als hobby.’

Peter's eigen dochters Sharon en Daniëlle, kozen voor een leven aan de wal. Zijn echtgenote overleed enkele jaren geleden aan kanker, zodat Svenja nu de enige vrouw aan boord is. Svenja: ‘Vrouwen hebben aan boord de luxe dat ze hun eigen tijd kunnen indelen. Het is jammer dat het sociale leven in de binnenvaart te vaak in een negatief daglicht wordt gezet. Maar schipper blijft wel een vak apart.’

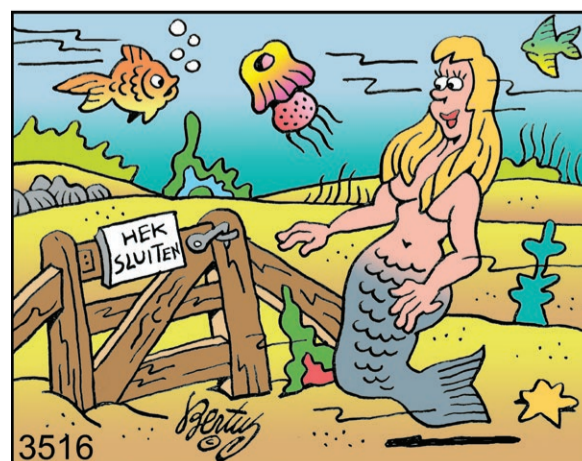
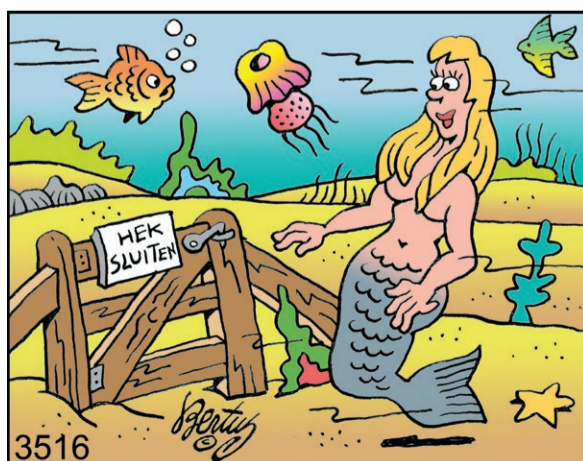
Scheepsgegevens

Scheepsnaam: Gerda, Gerda II (koppelverband)
Tonnage: 3015, 2798
Afmetingen: 100 en 86,50 x 11,45 meter
Bouwjaar: 2010
Thuishaven: Zwijndrecht
Eigenaar: Peter Keijsers (Cargo Explo BV)

BERTUS

Kijk op www.schuttevaer.nl voor de oplossing

zoek de 10 verschillen



SCHUTTEVAER

Zoet, Zout & Zakelijk

Vakblad voor de Rijn- en binnenvaart, kust- en zeevaart, visserij, waterbouw en baggeren, offshore, scheepsbouw, cruise- en chartervaart.

www.schuttevaer.nl
ISSN: 0165-490X

Een uitgave van ProMedia MBM BV
www.promedia.nl
Weena 505 B18
3013 AL Rotterdam

REDACTIE

E-mail: redactie@schuttevaer.nl
René Quist, hoofdredacteur, tel. +31(0)6 1405 1010
rene.quist@schuttevaer.nl
Patrick Naaraat, eindredacteur, tel. +31(0)6 51-18 21 56
patricknaaraat@schuttevaer.nl
Robin van den Bovenkamp, webredacteur, tel. +31(0)6 14-38 77 73
robin.van.den.bovenkamp@promedia.nl

Aan Schuttevaer werken mee:

Arnhems Persagentschap, Jaap Boersema, Jeroen Bons, Dick den Braber, Bureau Journalistieke Werken, Aector Dooms, Maria Evers, Jaap Gestman Geradts, Justin Gleissner, Heere Heeresma, Huib Hikke, Willem H. den Heijer, Gijs van Hesteren, Hans Heynen, Erik van Huizen, Arie Jonkman, Sander Klos, Bert Koning, Aad van Krimpen, Peter de Leeuw, Ko van Leeuwen, Willem Moojen, Gerard Muiser, Loek Mulder, Willem de Niet, Annemarie van Oers, Hajo Olij, Bart Oosterveld, Antoon Oosting, PAS Publicaties, Bram Pronk, Bob van Raad, Menno Smit, Hannie Visser-Kieboom, Adrie van de Wege, Kees Wiersum, Ad van Zanten en Henk Zuur.

ABONNEMENTEN

Abonnees ontvangen de gedrukte Schuttevaer wekelijks op vrijdag via bezorger Sandd. De e-paper is dinsdagavond in de app en op Schuttevaer.nl verkrijgbaar. Voor vragen over abonnementen, bezorging en/of adreswijziging: Klantenservice Schuttevaer, tel. +31(0)570-581 009
E-mail: klantenservice@schuttevaer.nl
Abonnementstarieven
Voor Nederland en België (andere landen op aanvraag):
Schuttevaer Totaal abonnement*: €16,50 per maand
Schuttevaer Online abonnement*: €12,50 per maand
Schuttevaer Krant abonnement*: €15,00 per maand
* Abonnementen gelden tot wederopzegging. Prijzen zijn excl. 9% BTW en €3,95 administratiekosten.

Opzeggen?

Beeindiging van het abonnement kan schriftelijk, per e-mail of post geschieden, uiterlijk een maand voor het einde van de abonnementsperiode; nadien vindt automatisch verlenging plaats.

ADVERTENTIES

Arwin Veldkamp, orderbehandeling tel. 0570-58 1003
E-mail: verkoop@schuttevaer.nl
Shuittijdstij advertenties: dinsdag 12 uur.
Op de advertentiecontracten of overeenkomsten tot plaatsing van losse advertenties zijn van toepassing de Regelen voor het Advertentiewezen van de Stichting ROTA zoals gedeponerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam onder nummer 41198699.
De Regelen voor het Advertentiewezen zijn beschikbaar op www.stichtingrota.nl

Media adviseurs

Danitsja van der Hoeven, tel. +31(0)6 398 42 504
Danitsja.van.der.hoeven@schuttevaer.nl
Noord-Holland, Flevoland, Utrecht, Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel en Gelderland.
Arie van Wiggen, tel. +31(0)6 20-41 60 79
arievandewiggen@schuttevaer.nl
Rotterdam, Zeeland, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Limburg en België.

Auteursrechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door druk, fotokopie, digitaal, microfilm, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ProMedia BV legt uw gegevens vast voor de uitvoering van de (abonnements-)overeenkomst. Uw gegevens kunnen door ProMedia of zorgvuldig geselecteerde derden worden gebruikt om u te informeren over relevante producten en diensten. Indien u hier bezwaar tegen heeft, kunt u dit melden aan ProMedia t.a.v. Afdeling Relatiebeheer.

VORMGEVING
Bureau OMA BV,
www.bureauoma.nl

TECHNISCHE REALISATIE
Nieuwsdruk Nederland,
Amsterdam



Wij geven 10 miljoen aan onze sector

Wij zijn TVM. Opgericht als coöperatie. Bij ons gaat het niet om het behalen van zoveel mogelijk winst, maar om onze klanten zo goed mogelijk te helpen.

Dat vinden wij de normaalste zaak van de wereld.

Dus steken wij de helpende hand toe in een tijd dat onze sector het lastig heeft door corona.

Hoe? Door geld te geven aan onze Nederlandse (zakelijke) klanten.

Hoeveel? 10 miljoen euro!

Samen voor een gezonde toekomst van onze sector.

Kijk voor meer informatie op
www.tvm.nl/gezondetoekomst