

SCHUTTEVAER

SPECIAL MARITIME INDUSTRY

TANKVAART

**Ontgassen wordt een probleem
maar niemand weet hoe groot**

maritime industry 7



ACTIE

**Scheepvaartbedrijven
helpen Mercy Ships
vooral met diensten
en goederen**

MARITIME INDUSTRY 2

BINNENVAARTBEURS

**Kennisprogramma
dinsdag 28 mei
2024**

MARITIME INDUSTRY 5

ELEKTROTECHNIEK

**Elektrische
hefcilinders
lekken geen olie**

MARITIME INDUSTRY 13

INTERVIEW

**‘De ASV heeft de
zijlijn ingeruild
voor een plek aan
tafel’**

MARITIME INDUSTRY 14

ACTIE Maritime Industry organiseert sponsorlunch voor charitatieve instelling

Scheepvaartbedrijven helpen **Mercy Ships** vooral met diensten en goederen

Door Tessa Heers chop

Mercy Ships geeft aan boord van twee schepen gratis gezondheidszorg in Afrika. De bevoorrading gebeurt grotendeels vanuit Nederland. Directeur Anita Delhaas vertelt vanuit Rotterdam: 'Wij zetten ons met een team van 50 mensen in voor drie belangrijke onderdelen die onze missie mogelijk maken: de vrijwilligers, de bevoorrading en fondsenwerving.' Het goede doel is vooral op zoek naar personeel en diensten.

Mercy Ships bestaat sinds 1978 en opereert wereldwijd. Nederland heeft sinds 1990 een eigen zelfstandige organisatie. Het 152-meter lange hospitaalschip Africa Mercy gaat sinds 2007 op missie en ligt momenteel in Madagaskar. Nieuwbouwschip Global Mercy uit 2022 van 174 meter lang, ligt momenteel in Sierra Leone. Maritieme bedrijven doneren niet alleen geld, maar juist ook diensten en personeel. Delhaas: 'Veel producten zijn in Nederland goedkoper en beter verkrijgbaar dan in Sierra Leone. Dus verscheppen we wekelijks allerlei producten voor de bemanning en patiënten daar naartoe. Dan moet je denken aan verzorgingsproducten en houdbare levensmiddelen.'

Ook medisch materieel gaat vanuit Rotterdam naar Afrika. Rederij MSC vervoert gratis elke week een of twee containers voor het goede doel.

Personeel

Zoals iedere organisatie, heeft ook Mercy te maken met een personeelstekort. Op de Africa Mercy wonen en werken ongeveer 400 vrijwilligers en op de Global Mercy ongeveer 620. Anita: 'We hebben niet alleen medisch personeel aan boord, maar ook leerkrachten die lesgeven aan 60 kinderen, keukenpersoneel, schoonmaakpersoneel en natuurlijk technisch personeel en de maritieme bemanning.'

Elke twee weken komt nieuwe bemanning aan boord. De kapitein blijft echter een jaar in dienst en ook in de machinekamer blijven mensen langer dan twee weken

in dienst. 'Het duurt even voordat je het schip kent en begrijpt. We liggen 10 maanden lang stil in de haven, maar het onderhoud gaat door.'

Partnerschap

In principe bestaat al het personeel uit vrijwilligers en lokale krachten. Delhaas: 'Ons nieuwe schip is nog niet helemaal bemand. Onze laatste uitvlucht is een maritiem uitzendbureau. Maar we willen eigenlijk meer naar vaste uitleenconstructies met maritieme bedrijven, zoals dit nu al gedaan wordt met IHC. Dit bedrijf sponsort af en toe in de vorm van personeel uitleenen. Bedrijven gaan dan een partnerschap met ons aan en lenen hun betaalde personeel aan ons uit voor twee of meer weken.' Momenteel werken 100 mensen uit Nederland op de twee schepen in Afrika.

Veiligheid

Afrika is geen veilig continent. Om op bestemming te

komen, blijven de schepen 100 kilometer uit de kust en varen dan linea recta naar de haven. Delhaas: 'We hebben veiligheidsteams uit Nepal aan boord, zogeheten Gurkha's. Die beschermen het personeel en de patiënten.' Eind maart werd Madagaskar getroffen door de cyclon Gamane, waardoor een ravage ontstond op het

Medische bevoorrading vanuit Rotterdam

eiland. 'Wij zorgen er dan voor dat mensen veilig naar huis kunnen, de zorg gaat dan ook buiten het schip door.'

De overheden werken overigens graag mee met de gratis zorg aan boord. Zo hoeven de schepen geen liggeld te betalen in de havens.

Binnenvaart

Sponsoring van de schepen kan soms al heel klein zijn, maar toch grote impact hebben. Delhaas: 'Ik zie geregeld binnenvaartschepen op de Maas en de Rijn varen met een vlag van ons. Op die manier maken ze gratis reclame. Dat is ook een vorm van sponsoring.' Tijdens vakbeurs Maritime Industry wordt op de laatste dag een sponsorlunch georganiseerd voor Mercy Ships. 'Wij hopen vooral in contact te komen met maritieme bedrijven die ons kunnen helpen in de vorm van diensten, personeel of kennis. Maar ook donaties in de vorm van geld blijven hard nodig.' Voormalig politicus Kees van der Staaij (SGP) en huidig kabinetsgezaant Maritieme Maakindustrie zal een rede houden tijdens de lunch voor relaties. Het geld dat tijdens de lunch wordt opgehaald wordt gebruikt voor nieuwe trossen voor de Global Mercy. Jaarlijks is daarvan 1100 meter nodig met een diameter van 6,5 centimeter. 'We hebben te maken met strikte vervangingsnormen en extreme weersomstandigheden zorgen dat de lijnen sneller vergaan.' In totaal wordt hieraan 27.500 euro per jaar uitgegeven. Per jaar helpt de organisatie duizenden arme mensen in Afrika. Aan boord zijn meerdere operatiekamers, tandartsruimtes en revalidatiezalen. De sponsorlunch is tijdens de Maritime Industry op donderdag 30 mei 2024.



Meer dan 1000 vrijwilligers helpen de armsten in Afrika

De twee schepen van Mercy Ships samen in Dakar. Momenteel liggen ze in Sierra Leone en Madagaskar. Foto's Mercy Ships



Mercy Ships en MSC gaan samen nieuw hospitaalschip bouwen

Mercy Ships International laat samen met de MSC Group en MSC Foundation een nieuw hospitaalschip bouwen. Ook dit schip zal medische hulp en gratis onderwijs gaan bieden in Afrika. Sinds de oprichting van Mercy Ships in 1978 heeft de organisatie meer dan 117.000 gespecialiseerde chirurgische ingrepen uitgevoerd. Het gaat onder meer om operaties bij mond-, kaak- en gezichts-aandoeningen, huidreconstructies bij ernstige brandwonden, orthopedische ingrepen bij kinderen, herstel van gespleten lippen en gehemelte, oogheelkunde en tandheelkunde. Mercy Ships zet zich ook in om

zorgsystemen in landen te versterken door chirurgisch onderwijs en programma's om zorgprofessionals te ondersteunen. In totaal zijn er tot nu toe trainingen gegeven aan meer dan 54.300 professionals.

Gianluigi Aponte

De oprichter van de MSC Group, Gianluigi Aponte, heeft een speciale band met Afrika, zo vertelt hij. 'Ik heb een deel van mijn kindertijd en vroege jaren in de scheepvaart doorgebracht in de Hoorn van Afrika. De regio gaat mij aan het hart. Ik heb met eigen ogen gezien met welke uitdagingen lokale gemeenschappen daar te maken hebben.

Dit vormde mijn overtuiging dat betere toegang tot zorg een echte en blijvende impact op deze gemeenschappen zal hebben. Ik kijk er echt naar uit om dit nieuwe schip te zien uitvaren om meer gemeenschappen in Afrika te helpen.' MSC betaalt het grootste deel van de bouw van het schip.

Containers

Om operaties en trainingen op een schip uit te voeren, zijn veel materialen en andere voorraden nodig. MSC Group biedt Mercy Ships hiervoor al sinds 2011 logistieke ondersteuning. De ondersteuning bestaat, naast transport en opslag,

onder meer ook uit administratieve diensten. Verder heeft MSC uitgebreid technisch advies geleverd en haar ervaring gedeeld voor het ontwerp en de bouw van het nieuwe schip. Samen is een schip ontworpen waarop de grotendeels vrijwillige bemanning van Mercy Ships efficiënt kan werken.

Zes operatiekamers

Het nieuwe schip krijgt accommodatie voor zo'n 600 gasten en bemanningsleden. Het hospitaal zal twee dekken innemen met een oppervlakte van 7000 vierkante meter. Het krijgt zes operatiekamers, een laboratorium en mo-

derne trainingsruimtes, zoals een simulatielab. Hierdoor kan Mercy Ships tijdens een werkperiode in een land - meestal zo'n 10 maanden - ook de zorg in een land versterken door trainingen en opleidingen te verzorgen voor medici uit het betreffende land.

Mercy Ships is opgericht in 1978 en heeft vestigingen in 16 landen, waaronder een kantoor in Rotterdam. Het goede doel heeft twee schepen in de vaart, de African Mercy en de Global Mercy. Beide zijn momenteel op missie in Afrika. Het nieuwe schip zal waarschijnlijk dezelfde specificaties krijgen als hospitaalschip de Global Mercy.



Directeur Anita Delhaas van Mercy Ships: 'Veel producten zijn in Nederland goedkoper en beter verkrijgbaar dan in Sierra Leone. Dus verscheppen we wekelijks allerlei producten voor de bemanning en patiënten daar naartoe. Dan moet je denken aan verzorgingsproducten en houdbare levensmiddelen.'



Ziekenhuisschip de Global Mercy. Foto Mercy Ships

TEUSVLOT
DIESEL & MARINE

www.teusvlot.com
0184 493 888

Wij zoeken collega's!

Stand F122

DMS Diesel Motoren Service

www.dieselmotorenservice.nl
0180 487 284

@teusvlotdieselmachine

J.A. BALCK BV
SCHEEPSREPARATIES

Nijmegenstraat 29
3087 CD Rotterdam
Tel +31 (0)10-4850134

- Havenservice
- Aluminium / R.v.s.
- Offshore / Zeevaart / Binnenvaart
- Gripperreparaties
- Knippen / Zetten
- Reparaties alle soorten scheepsluiken

INFO@BALCK.NL • WWW.BALCK.NL

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

MARITIME INDUSTRY 5

KENNISPROGRAMMA DINSDAG 28 MEI

Door Marloes Kanselaar

De gehele binnenvaartsector komt op 28, 29 en 30 mei samen in de Evenementenhal in Gorinchem. De grootste binnenvaartbeurs van Nederland bestaat ook deze editie uit drie themadagen. Dinsdag staat in het teken van een uitgebreid kennisprogramma (zie hieronder), woensdag is er een carrière event en op de laatste beursdag staat Mercy Ships centraal.

14:00 - 14:30

Smart River Navigation System

Ali Mohamoud - Project manager Autonomous Systems & Robotics, TNO



Ontdek de toekomst van Smart Navigation in deze Kennistheater sessie, waar onder leiding van Ali Mohamoud van TNO de nieuwste doorbraken worden onthuld. Leer over het NOVIMOVE project, waarin vier jaar lang is samengewerkt met de industrie en academici aan innovatieve navigatiesystemen, inclusief sluisplanning integratie. En ontdek verbeteringen die de positiebepaling op rivieren nauwkeuriger maken, een belangrijke stap richting het tijdperk van autonome vaarsystemen.

14:30 - 15:00

Demo van EuRIS, dé plek voor Europese binnenvaartinformatie

Chantal Agterberg - Office Supportmanagement EuRIS specialist, IN-CITE



Met EuRIS krijgt de schipper, scheepseigenaar of logistieke dienstverlener moeiteloos toegang tot alle benodigde informatie op belangrijke Europese vaarwegen. Registreer schepen, volg routes, ontvang meldingen wanneer ze specifieke punten passeren, en vraag informatie op over schepen, reizen en lading. De gebruiker behoudt altijd controle over wie toegang heeft tot de gegevens.

15:00 - 15:30

Project Digitalisering van de CDNI Losverklaring

Henk van Laar, Beleidsmanager IN-CITE



De logistieke keten blijft sterk afhankelijk van papieren documenten, zoals de CDNI-Losverklaring. Dit veroorzaakt aanzienlijke administratieve lasten en foutgevoeligheid. Tegelijkertijd groeit de acceptatie van elektronische alternatieven in wet- en regelgeving. Een voorstudie, uitgevoerd door IN-CITE met NPRC en Rijkswaterstaat, onderzoekt het proces van invullen, ondertekenen, bewaren en controleren van de Losverklaring, met als doel elektronische alternatieven te implementeren.

15:30 - 16:00

Subsidies. Wat zijn de opties om uw schip te verduurzamen?

Niels Kreukniet, Projectmanager, IN-CITE



Beknopte update over subsidiemogelijkheden voor het verduurzamen van een schip.

16:00 - 16:30

EST2-opt-in en RED III voor de binnenvaart

Khalid Tachi, managing director, IN-CITE
Martin Quispel, sr. expert project manager, IN-CITE



De binnenvaartsector staat voor belangrijke veranderingen met de mogelijke implementatie van het Emissions Trading System (ETS 2) en de Renewable Energy Directive III (RED III). Het kabinet is voornemens op ETS 2 'opt-in' voor de binnenvaart in Nederland in te voeren. Tegelijkertijd zal RED III de integratie van hernieuwbare energiebronnen in de binnenvaart bevorderen, met specifieke targets voor het verhogen van het gebruik van duurzame brandstoffen. Deze beleidsmaatregelen zijn ontworpen om de ecologische voetafdruk van de binnenvaartsector te verkleinen en bij te dragen aan de bredere klimaatdoelstellingen van de Europese Unie.

16:30 - 17:00

Vaart u al groen? Ontdek het Binnenvaart Emissielabel

Sylvia Jansen, Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten



De sleutel tot milieuvriendelijk varen en een groenere toekomst op het water.



17:00 - 17:30

Is uw pensioen akkoord?

Serge Mans, Head of Sales en Pieter van Helvert, Senior Sales Consultant, Aegon Capital



De verplichte regeling bij het Pensioenfonds Rijn- en Binnenvaart stopt dit jaar. Alle aangesloten werkgevers moeten voor 1 januari overstappen. De overstap naar een nieuwe pensioenregeling is niet eenvoudig en kost tijd. Pensioen-aanbieders en adviseurs zijn er klaar voor en praten deelnemers graag bij over de te nemen stappen en aandachtspunten.

18:30 - 19:00

Hoe vertaalt u data naar waarde voor je maritieme business?

Wiek Wijnands, Directeur Kensen BV



Data zijn erg belangrijk, daar is iedereen inmiddels wel van doordrongen. Maar hebben we met elkaar voldoende scherp wat de impact van data zijn? En hoe fundamenteel data de markt aan het veranderen zijn? En welke en hoeveel waarde uw eigen data vertegenwoordigt? Tijdens deze kennis-sessie geven we een gedetailleerd en concreet beeld van de mogelijkheden.

19:00 - 20:00

Innovatietafel Werkgevers Drechtsteden - rondetafelgesprek

Bij de Innovatietafel gaan we met elkaar in gesprek over de individuele en gedeelde uitdagingen, raakvlakken en kansen. Het initiatief voor deze innovatietafel komt voort uit het project Data Value Drechtsteden, en wordt gefaciliteerd door het werkgemersnetwerk in de Drechtsteden en de Duurzaamheidsfabriek, omdat we het belangrijk vinden dat de bedrijven in onze regio optimaal zijn aangehaakt en we juist ook gezamenlijk stappen vooruit kunnen maken.



TE HUUR

Professionele studio binnen handbereik

Wilt u graag een webinar organiseren, maar beschikt u niet over de juiste apparatuur? ProMedia heeft een professionele studio in Rotterdam, pal naast het Centraal Station. Deze studio gebruiken wij dagelijks voor onze eigen online events, congressen, journaal-uitzendingen en trainingen. En is inzetbaar voor u.

Wij verhuren de studio aan bedrijven en overheden inclusief full-service ondersteuning en maatwerkoplossingen. We bieden een totaalpakket voor succesvolle leadgeneratie en interactieve klantcommunicatie.

ProMedia studios

Voor meer informatie:
www.promedia.nl/webinar-studio



DE REVOLUTIE VAN MORGEN

Wij zijn de Nederlandse Innovatie Maatschappij

Een zeer gespecialiseerd bedrijf dat zich richt op praktische technologische innovaties die vandaag de dag zinvol zijn. Wij ontleen onze kracht aan samenwerking. Op dit moment heeft de NIM verschillende eigenaren, van scheepswerven tot verzekeraars. De NIM is opgericht door 5 partners met een hart voor innovatie en technologie in de maritieme sectoren, streven we naar een realistische toekomst met een klantgerichte focus. De NIM is een pionier in het ontwikkelen van duurzame oplossingen. Wij kunnen u helpen, ongeacht de waarde die u toevoegt aan het innovatielandschap.

Methanol

De NIM, gesteund door het grote Nederlandse consortium MENENS, werkt aan de snelle implementatie van retrofit kits voor dual fuel methanol.

Met een binnenkort operationele motortestbank met een capaciteit van 3,5 MW en volledig uitgerust met de nieuwste technologie, zal de NIM de eerste eenvoudig te installeren methanol oplossing ontwikkelen met een terugval van 100% naar conventionele gasolie.

Onze methanoltijdlijn is nu goed vastgesteld en loopt tot 2030. Tegen die tijd is de aanname van methanol breder verspreid en zal de NIM oplossingen hebben die gebaseerd zijn op geavanceerde dual fuel verbrandingsmethoden met 95% methanol als brandstof.

Waterstof

Brandstoffen zoals waterstof krijgen steeds meer aandacht en gelukkig ook steeds meer toepassingen. De NIM bouwt, ontwikkelt en helpt bij de certificering van waterstoftechnologieën en -diensten.

Waar u zich ook bevindt in de waardeketen, de NIM heeft expertise in productie, technologie aan boord, financiering, certificering en borging van het project.

Word lid van NIM

Onze toewijding aan duurzaamheid, samenwerking en vooruitgang onderscheidt ons. Laten we samen de weg vooruit banen. Er is altijd een plaats voor u aan onze ronde tafel.

Bezoek NIM op de Maritime Industry!

Meer informatie over de NIM of contact met ons? Bezoek onze website www.nim-bv.nl of kom langs in onze stand op de Maritime Industry. Wij staan in de stand met standnummer H116.

SCAN ME!



www.nim-bv.nl

MARITIME INDUSTRY 7

Door Esther Geerts

Minder dan twee maanden te gaan voordat het langverwachte verbod op varend ontgassen ingaat met de eerste fase van het CDNI-verdrag. En nog steeds is er maar één ontgassingsinstallatie beschikbaar voor binnenvaarttankers, bij Afval Terminal Moerdijk (ATM). Wel zijn negen bedrijven bezig ontgassingsinstallaties op te tuigen, zo blijkt uit onderzoek van Schuttevaer. Hoe staat het daarmee? En wat zijn de mogelijke gevolgen van gebrek aan capaciteit als het verbod straks ingaat?



Een tankschip aan de ontgassingsinstallatie bij ATM in Moerdijk. Voorlopig nog de enige ontgassingsinstallatie voor de binnenvaart. Foto Esther Geerts

TANKVAART Overheid verwacht markt voor vijf tot 10 ontgassingsinstallaties, maar voorlopig is er maar één

Ontgassen wordt een probleem, maar niemand weet hoe groot

Nederland heeft een probleem: er zouden volgens de door de overheid opgestelde roadmap 5 tot 10 installaties beschikbaar moeten zijn bij de ingang van het ontgassingsverbod. Er was, naast ATM, een tijdje een tweede installatie beschikbaar, van Triple D in Amsterdam. Maar er waren niet genoeg aanvragen, dus verdween de installatie naar een industrieel proces. Zolang ontgassen nog gratis op het water mag, is een systeem lastig te verkopen in een competitieve markt. 'Mijn vorige bedrijf, 24/7 Nature Power, moest ik liquideren, want we verdienden geen cent', aldus Perry van der Bogt, die nu onder HDM Cargo Treatment is verdergegaan. Nu varend ontgassen wordt ingeperkt is er eindelijk een businesscase op komst voor meer ontgassingsinstallaties. Maar nu half mei, precies een jaar na de aankondiging en met nog minder dan twee maanden voordat de eerste fase van het verbod ingaat, is er nog geen enkele actieve installatie bij gekomen.

Negen initiatieven

De markt is wel in beweging. Van de negen bedrijven in Nederland, België en Duitsland die zich momenteel op de ontgassingsmarkt richten, doorlopen er intussen twee het vergunningsproces voor een ontgassings-

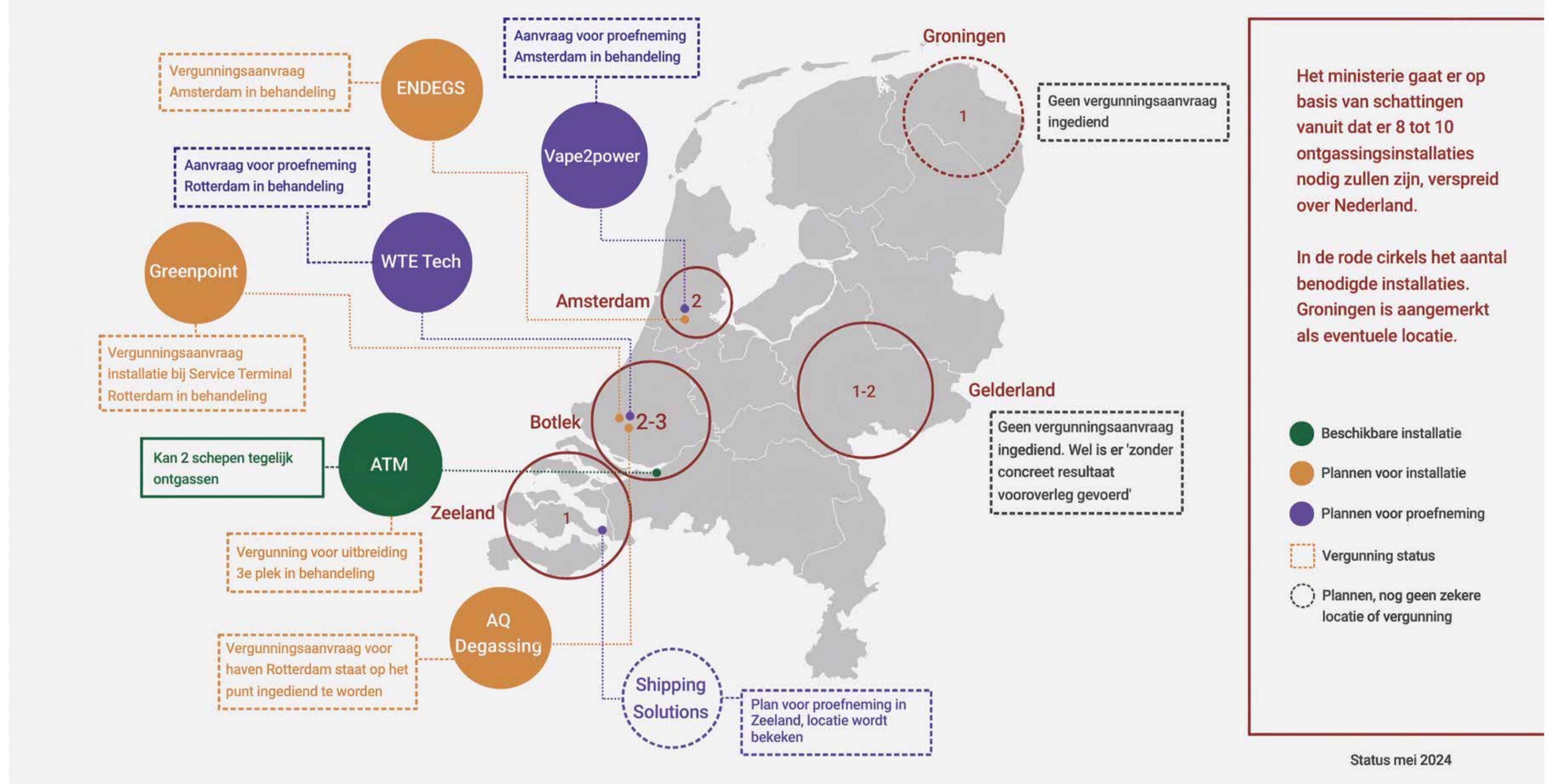
Misschien zijn veel meer ladingen compatibel dan nu wordt aangenomen

installatie. Greenpoint heeft een locatie bij Service Terminal Rotterdam (STR) in de Botlek. Marc Freriks, oprichter van het bedrijf: 'We verwachten de vergunning rond te hebben voordat het verbod ingaat.' Het van oorsprong Duitse bedrijf Endegs heeft sinds

begin dit jaar een vergunningsaanvraag lopen in Amsterdam en is ook in voorbereiding hiervoor in Rotterdam. Ook staat het Belgische AQ Degassing op het punt een vergunningsaanvraag in te dienen in Rotterdam. De vergunning is, naast het vinden van een geschikte locatie, een bottleneck op dit moment, laten meerdere bedrijven desgevraagd weten.

Probleem 1: Locatie

De eerste horde voor bedrijven die ontgassingsinstallaties willen realiseren is het vinden van een geschikte locatie. Ruud Cogels, oprichter van Shipping Solutions en actief voor de Europese brancheorganisatie van ontgassers Evra, zit in een werkgroep met Rijkswaterstaat en onderzoekt locaties voor Zuidwest-Brabant en Zeeland. Hij hoopt rond juli een pilot te kunnen draaien met zijn installatie in Zeeland, waar hij zelf ook woont, op Tholen. 'Daar heb ik zelf ook heel veel te maken met stankoverlast van varend ontgassende schepen. Ik ben al jaren anti-ontgassen. De Kreekraksluizen als locatie werd in eerste instan-



Er zouden volgens de overheid vijf tot 10 installaties verspreid over Nederland moeten zijn bij aanvang van het verbod. Zo staat het er nu voor. Beeld Schuttevaer

tie niet goed genoeg bevonden. Maar ik heb met mijn vuist op tafel geslagen en gezegd: we moeten in oplossingen denken en niet in problemen.' Er is daar bijvoorbeeld geen kegeligplaats waar tankers mogen komen. Maar dat kan volgens Cogels veranderen en voor een pilot kan er een tijdelijke ontheffing komen.

Openbare locaties

In Amsterdam werden eerder twee openbare kades aangewezen met een ontheffing voor twee jaar om te kunnen ontgassen. In Rotterdam is er geen publieke locatie. Volgens onder meer Endegs en WTE Tech is dat een groot nadeel. Intussen heeft Havenbedrijf Rotterdam een tankerligplaats aan het Hartelkanaal voorgesteld als mogelijke locatie om ontgassing te laten plaatshebben. 'Er moet nog wel worden geke-

ken of dat allemaal technisch mogelijk is. En wellicht zijn nog investeringen nodig om de locatie helemaal

„ Heel de winstmarge staat hier op het spel

geschikt te maken', zegt Ron van Gelder, adviseur bij Havenbedrijf Rotterdam. Uit een verslag van de voormalige Taskforce Varend ontgassen van april 2019 blijkt, dat destijds in Rot-

terdam een werkgroep werd opgericht om 'lokaal te versnellen'. Er werd toenemende terughoudendheid verwacht bij overslagterminals om zelf installaties te exploiteren of toe te staan op hun terrein, aangezien de ladingdampen worden geclassificeerd als afval. Daarvoor zou de hele vergunning moeten worden aangepast, waar terminals niet op zitten te wachten. 'Dit betekent dat de haven ook moet zoeken naar openbare locaties', werd in 2019 al gezegd. Vijf jaar later moet nog worden onderzocht of dit technisch haalbaar is.

Probleem 2: vergunningen

Nadat er groen licht is voor een locatie, volgt het vergunningsproces. En dat is volgens Marc Freriks van Greenpoint een nog grotere bottleneck. 'Dat ligt bij de omgevingsdiensten. En met de nieuwe Omgevingswet hebben die het druk. Dus elke aanvraag gaat drie, vier maanden duren.' Bob Busser, voorzitter van de Evra: 'Het is op dit moment ook een probleem dat je niet weet wat je moet aanvragen.' Dick Jansen van Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied bevestigt dat er onduidelijkheden zijn. 'De nieuwe Omgevingswet die afgelopen januari in werking trad, maakt het niet makkelijker. Er zitten nog wat onduidelijkheden in, en de aanvragen moeten in nieuwe kaders worden beschouwd. Er staat ook niet een groepje specialisten klaar om direct op een nieuwe aanvraag te springen, we krijgen als omgevingsdienst ook veel andere aanvragen die concurreren in tijd. Ik begrijp de frustratie dat het lang duurt.' Volgens Jansen is er echter geen tekort aan mensen om de aanvragen te behandelen. 'De moeilijkheid zit hem in

het feit dat je het met de Omgevingswet nieuwe paden moet bewandelen en dat kost soms meer tijd.'

Hoe beter hoe sneller

Volgens de omgevingsdienst voor de Rijnmond, DCMR, hangt de snelheid van de behandeling ook af van de kwaliteit van de aanvraag. 'Hoe beter de vergunningaanvraag is, hoe sneller we een vergunning kunnen verlenen. En daar schort het vaak aan', zegt een expert vergunningverlening van DCMR. Bob Busser (Evra): 'Nu is er overal een andere proce-

„ In Moerdijk is wachttijd van 24 uur of langer nu al gebruikelijk

sure en wordt op een andere manier tegen zaken aangekeken. Waar wij ons als Evra hard voor maken is, dat dit overal hetzelfde wordt. We zijn bezig om voor een onderdeel van de aanvraag, de milieueffectrapportage (MER), een procedure te maken die zo praktisch mogelijk is. Dat proces werd vanuit de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied geïnitieerd, en daarin overleggen we ook met andere omgevingsdiensten.'

Grote onzekerheid

Volgens Busser is het allergegrootste probleem echter de onzekerheid over het aantal ontgassingen dat gaat

plaatshebben. Dat maakt het moeilijk om financiering te krijgen. 'Het enige wat op dit moment zou helpen is zekerheid over het aantal ontgassingen dat jaarlijks nodig is. Maar daar kan niemand zekerheid over geven.' Dat zal pas na ingang van het verbod langzaam duidelijk worden.

Iets wat nog zou kunnen helpen is een Europese subsidie. Die is aangevraagd door zes Evra-leden. Het is een tweede poging om via het CEF-T-potje installaties te helpen bekostigen. Busser verwacht rond juni/juli te horen of de aanvraag op de shortlist is terechtgekomen. Als dat het geval is, hebben de bedrijven een betere positie bij banken om de financiering rond te krijgen, aldus Busser.

Gevolgen rederijen

De grote vraag is hoe het straks uitpakt als het verbod in werking treedt, en er op dat moment slechts een of hooguit twee installaties beschikbaar zijn. De branchevereniging van raffinaderijen en brandstofleveranciers Vemobin, verwacht problemen. 'Hoe groot zal afhangen van de mogelijkheden in de keten om de noodzaak voor ontgassen te beperken', zegt Maarten van Gaans-Gijbels, hoofd Energie en Klimaat. Bij een rondgang langs de brancheverenigingen blijkt dat overal een probleem wordt verwacht, maar niemand kan zeggen hoe groot, omdat ongewis is of en hoe de markt zich gaat aanpassen. 'Wij verwachten gigantische wachttijden', zegt Thomas Oostvogels, vertegenwoordiger van Ebota, de branchevereniging van oliehandelaren. 'Het kost 200 euro per uur voor een binnenvaartschip onder charter, en het is pas van het charter af als het volledig is

ontgast. Omvaren langs Moerdijk, de wachttijd bij de installatie en het feit dat ontgassen een halve dag in beslag neemt, zijn voor ons allemaal kosten. Heel de winstmarge staat hier op het spel. Op dit moment lijkt het erop dat er verlies geleden gaat worden in een barge deal. Dat roept ook de vraag op, waarom zouden we het dan nog doen?'

Dalend ladingaanbod

Dit kan betekenen dat binnenvaarttankers minder te vervoeren gaan krijgen. 'De andere optie is om het per

„ Negen initiatieven voor meer ontgassingsinstallaties

zeeschip naar elders te vervoeren', zegt Oostvogels. 'Nafta kan in een kraker, maar kan ook in de benzine worden geblend. Dan zal het misschien meer naar de benzinepoule gaan om dan te verschepen naar andere continenten.' Aan de andere kant is er de mogelijkheid om meer compatibel te varen, waarbij verschillende ladingen na elkaar worden geladen zonder ontgassing tussendoor. 'Ik voel een heel grote druk vanuit de binnenvaart om compatibel te promoten', zegt Oostvogels. 'Ik ben pro, dat is gezond boerenverstand. Hoe het zich in de praktijk gaat ontwikkelen, daar ben ik heel benieuwd

Verskillende technieken

Bedrijven beschikken en ontwikkelen uiteenlopende technieken om schepen te ontgassen. Over het algemeen kunnen deze opgedeeld worden in twee categorieën, systemen waarbij de dampen worden verbrand, en systemen waarbij de damp vloeibaar wordt gemaakt en wordt opgevangen. Endegs gebruikt verbranding, en gebruikt de techniek al op vele terminals in Nederland, en heeft in Duitsland de eerste ontgassingsinstallatie voor schepen in Duisburg. Van de installaties die een vorm van verbranding gebruiken zijn Greenpoint, WTE Tech, VapetoPower en Triple D ook van plan om daarbij elektriciteit op te wekken. Mourik heeft ideeën over een mobiele installatie op een service-schip in de Rotterdamse haven. Het bedrijf claimt met de damponderdrukkingstechniek NanoVapor 50% sneller te kunnen ontgassen dan nu gebruikelijk is. De installaties van AQ Degassing, Shipping Solutions en HDM Cargo Treatment gebruiken cryogene techniek. Daarbij worden dampen gecondenseerd en opgevangen. HDM Cargo Treatment richt zich ook op een ontgassings-unit op een schip. Het systeem voldoet aan de ADN-wetgeving en heeft daardoor geen extra vergunning nodig zoals aan de wal.



M Visit us at standnr: G 103
Maritime Industry 2024

Engine Room Pumps
Complete pump packages

OptiSave™ Energy Saving Systems
Energy saving up to 90%

DESMI

HIGH-EFFICIENCY MARINE SOLUTIONS

Methanol pumps
Magnetically driven centrifugal pumps

Ballast Water Management Systems
100% Chemical free treatment

Cargo pumps
For liquefied gases: CO2, LPG, LNG, NH3, VCM, LEG

EXPLORE OUR SOLUTIONS ON DESMI.COM

MARINE & OFFSHORE INDUSTRY ENVIRO-CLEAN DEFENCE & FUEL UTILITY



Teus Vlot Groep zoekt collega's

Teus Vlot Diesel Marine is op zoek naar:

- Servicemonteurs Dieseltechniek
- Servicemonteurs Elektrotechniek
- Monteur Revisietechniek
- Technisch Accountmanager
- Inbouwer / Uzerwerker
- Commercieel Medewerker (binnendienst)

Diesel Motoren Service is op zoek naar:

- Servicemonteur Dieseltechniek
- Sales Support

Alle vacatures en meer informatie is te vinden op www.teusvlot.com/nl/vacatures

DMS Diesel Motoren Service
TEUSVLOT DIESEL & MARINE

Teus Vlot Diesel Marine
Baanhoek 182b 3361 GN Sliedrecht
vacatures@teusvlot.nl
0184 49 38 85
www.teusvlot.com



Motoren revisie
Hamofa NL BV (voorheen Dieselservice EmmeloordBV) is met 40 jaar ervaring uw specialist in motoren revisie, brandstofpomp revisie en machinale bewerkingen

Vervanging motoren
Wij leveren rullmotoren, gereviseerde motoren en nieuwe motoren van allerlei merken

Brandstof inspuitssystemen
Met gespecialiseerd personeel en geavanceerde apparatuur zijn wij het adres voor uw brandstof inspuit systeem

Webshop
Wij hebben ruim aanbod van nieuwe, gereviseerde en gebruikte onderdelen van de meest voorkomende merken

Produktieweg 15 8304AV Emmeloord 0527 69 92 92 info@dieleserviceemmeloord.nl www.dieselserviceemmeloord.nl

MARITIME INDUSTRY 11



Tankvaart aan de vooravond van verbod op varende ontgassen



'Met de huidige waterstand is er overcapaciteit. Wachttijden bij weinig ontgassingscapaciteit kan voor ons de prijzen zelf verbeteren', stelt Robert Jan Brummelkamp, vlootmanager bij Bosman Shipping Group. Foto Bosman Shipping

naar.' Ook kan er meer dedicated worden gevaren, met dezelfde ladingen achter elkaar. 'Gesprekken over meer compatibel of dedicated varen zijn al vrij lang gaande met onze opdrachtgevers', zegt Maickel Uijtewaal, general manager bij rederij Stolt-Nielsen. 'We zien dat dingen kunnen, maar de opdrachtgevers moeten het daarmee eerst eens zijn. Er is veel terughoudendheid op dit moment, vanwege kwaliteitseisen. Ik verwacht dat er na het verbod meer compatibel gaat, en dat er meer getest wordt.'

Wie betaalt?

Voor een rederij als Stolt-Nielsen, vooral gespecialiseerd in chemicaliënvervoer, zal er bij fase 1 en 2 van het CDNI-verdrag relatief gezien weinig veranderen. En dat geldt voor meer rederijen, aangezien de meeste stoffen uit fase 1 al grotendeels verboden zijn. Wel zijn de stoffen uit fase 1 en 2 de grootste volumes die vervoerd worden, en is het dus een grote stap. Een van de stoffen die daarbij voor het eerst verboden wordt is UN1268, ofwel Nafta, wat nu nog in de buitenlucht ontgast mag worden. Bosman Shipping Group vervoert daar veel van. Vlootmanager Robert Jan Brummelkamp hoopt ook dat er meer dedicated gevaren gaat worden. 'Het enige nadelige zou kunnen zijn, dat een klant weigert het ontgassen te betalen. Het is mogelijk dat we werk dan niet krijgen, omdat andere schepen zeggen: we gaan dat product laden en dan hoeft het ontgassen niet te betalen, we kijken zelf wel wat we daarna gaan doen. Maar ik denk niet dat dat zo'n vaart zal lopen. Het verbod heeft alleen maar voordelen, voor de jongens aan boord en de omgeving. Daarnaast is het nu rustig op de markt. Met de huidige waterstand is er overcapaciteit. Wachttijden bij weinig ontgassingscapaciteit kan voor ons de prijzen zelfs verbeteren.'

Meer compatibel

Daarnaast verwacht Brummelkamp dat er onder druk meer mogelijkheden ontstaan om compatibel te varen.

'Als je nafta hebt gelost, kun je daar nu geen diesel eroverheen laden. Naftadampen tasten de diesel aan, is de stelregel. Maar toen het extreem laagwater was zo'n twee jaar geleden kon het opeens wel en leek alles opeens compatibel.'

'Nu is varende ontgassen de makkelijkste weg, maar misschien zal er straks meer uitgezocht worden en blijkt dat veel meer stoffen over elkaar heen kunnen worden geladen.' Macco Korteweg Maris, beleidsadviseur bij de branchevereniging voor de chemische industrie in Nederland VNCI: 'Veel bedrijven zijn bezig om compatibel varen te regelen. Maar ze houden de kaarten tegen de borst. Maar de vrees bestaat dat er een tekort aan scheepscapaciteit ontstaat op het moment dat veel bedrijven dedicated willen gaan varen, of compatibel.' Ook grote tankrederij Interstream Barging geeft desgevraagd aan dat veel verladers nog bezig zijn hun



Verbod heeft alleen maar voordelen, voor de jongens aan boord en de omgeving

toekomstige keuzes te overwegen. Korteweg Maris van de VNCI sluit dan ook niet uit dat er een infarct ontstaat. 'Nog niet gelijk 1 juli, maar als kort daarna fase 2 ingaat. Het kan dat bedrijven nog teveel in discussie zijn met hun afnemers over de kwaliteitseisen bij compatibel varen. Dan kan het zijn dat bepaalde vervoersstromen stil komen te liggen. Maar onder druk wordt alles vloeibaar, als het vervoer anders niet kan doorgaan, kan er mogelijk wel meer compatibel.'

Wachttijden

ATM in Moerdijk rekent op een toename van het aantal ontgassing. 'Maar niet dat het 1 juli meteen storm loopt', zegt Danny van Leeuwen, werkzaam voor de scheepvaart bij ATM. 'Ten eerste is een groot deel ervan al grotendeels provinciaal verboden. Daarnaast verwacht ik, dat er veel meer dedicated gevaren gaat worden.' De wachtlijden in Moerdijk zullen toenemen, waar wachtlijden van 24 uur of langer nu al gebruikelijk zijn. 'Je hebt nu soms al dat je hier vijf dagen moet wachten voordat je aan de beurt bent, zo druk is het.'

(Advertentie)



SCHEEPSWERF BOCKX BV



WWW.SCHEEPSWERF-BOCKX.NL
TEL (015) 256 00 16

SCHUTTEVAER

Zoet, Zout & Zakelijk

THEMA-EDITIES 2024

Breng uw bedrijf onder de aandacht in een thema-editie



Media adviseurs

Arie van Wiggen
tel. +31 (0)6 20 41 60 79
arievandewiggen@schuttevaer.nl

Wouter Lokker
tel. +31 (0)6 28 80 38 87
wouter.lokker@promedia.nl

51/52 Eindejaarseditie + glossy bijlage Kerstspecial 11 december 2024 20 december 2024

Bezoek [schuttevaer.nl/adverteren](https://www.schuttevaer.nl/adverteren) voor de mogelijkheden

MARITIME INDUSTRY 13



Besturing roerinstallatie nog op verlanglijstje

Door Willem de Niet

Elektrische hefcilinders hebben een hoger rendement dan menig lucht- of hydraulisch systeem. En ze zijn goed toepasbaar in de roerinstallatie van een schip. Daar is directeur-eigenaar Henk Hartholt van Aandrijf- en Besturingstechniek Hartholt in Dalfsen zeker van. Maar zover kwam het nog niet.



Henk Hartholt (l) en een paneelbouwer bij de besturingsunit voor een ankerlier. Foto Willem de Niet

ELEKTROTECHNIEK Aandrijf- en Besturingstechniek Hartholt exporteert wereldwijd

Elektrische hefcilinders lekken geen olie

Hartholt begon zijn bedrijf in 1996 als elektrotechnische onderneming met de focus op industrie in de ruimste zin van het woord. Intussen gaan vanuit het Overijsselse Dalfsen met de regelmaat van de klok pakketten met onderdelen voor de binnenvaart, kustvaart en jachtbouw de wereld over. In veel daarvan zitten elektromechanische hefcilinders van MecVel. Daarnaast bouwt Hartholt met zijn team elektrotechnici gespecialiseerde elektronische besturingssystemen, die eveneens wereldwijd worden geëxporteerd.

Ankerlieren
Tijdens het bezoek van Schuttevaer aan Hartholt wordt gewerkt aan een serie besturingsunits voor ankerlieren. Want het anker ophalen is geen kwestie van lier-aan-lier-uit. Henk Hartholt: 'Soms wil men meerdere snelheden. Dat is met een frequentieregelaar heel flexibel in te stellen, hoge snelheid de grote afstanden en op lage snelheid het anker binnenhalen, zodat het water er goed kan aflopen. En dan is er het opbergen van het anker in de kluis. Dat gaat vaak onder een hoek, dan staat er veel spanning op de ketting

en is het een combinatie van de motor en motorrem op het juiste moment schakelen, zodat het anker met de spanning blijft hangen en niet terugkaantelt.'

Tot 200.000 Newton

Het assortiment aan elektromechanische cilinders en schroef- of vijzelcilinders van MecVel gaat van 50 tot 200.000 Newton. 'Ja, het type HRS200 (200.000 Newton -red.) hebben wij geleverd aan een bedrijf in de betonindustrie en wordt gebruikt voor het lossen van gietmallen.' Maar je kunt ook denken aan het heffen van dekdeken, kleine kraanarmen, loopbruggen, stuurhuizen, roeren, stabilisatoren en grotere masten. 'De cilinders zijn ook nog mechanisch koppelbaar, zodat met één motor nog grotere krachten kunnen worden bereikt, dus dan is een veelvoud van 20 ton, 200.000 Newton, ook mogelijk. Dat zie je overigens bij hydrauliekcilinders soms ook wel.'

Blauwe bord

De besturingsunits en cilinders worden voor talloze doeleinden gebruikt, variërend van het draaien van het blauwe bord op een binnenvaartschip tot luiken op kustvaarders. Maar ook voor het bijna plat leggen van een reling rond het helikopterdek van een 139

meter lang superjacht, dat werd gebouwd op de Lloyd's-werf in Bremen. 'Voor een helikopterdek geldt dat, als een helikopter aankomt of opstijgt, de reling niet hoger mag zijn dan 25 centimeter. En dat kan op deze manier worden opgelost.'

Een heel ander vaartuig waarvoor de cilinders van MecVel zijn toegepast, is de rondvaartboot Gantel 2 van



Toepassingen van superjacht tot tuindersvlet

Westland Rondvaarten in Monster. Het is een 12 meter lange tuindersvlet van het type Leidschendammer met overkapping. Om het instappen te vergemakkelijken zijn hefcilinders aangebracht, waardoor de complete overkapping 40 centimeter omhoog kan. Maar ook weer kan zakken om lage bruggen te passeren.

Voordelen van elektrisch

Over de maximale uitslag zegt Hartholt: 'Standaard houden we als maximale uitslag 2000 millimeter aan. Elektrische hefcilinders bestaan al jaren, naast die op lucht en hydrauliek. Ze komen wel steeds meer onder de aandacht. Niet alleen is het rendement hoger, elektrocilinders zijn ook zeer nauwkeurig te positioneren, dynamisch in snelheid, onderhoudsarm en daarbij komt, ze lekken nooit olie.'

In het magazijn bij Hartholt liggen ook de in Tsjechië geproduceerde TOS wormwielreductoren op voorraad. Die zijn volgens Hartholt gunstig geprijsd en worden gebruikt daar waar de aandrijvingen weinig draaiuren maken, zoals bij lieren.

Een wens van Hartholt die nog (net) niet in vervulling is gegaan is de toepassing van elektrische cilinders in de roerinstallatie van een schip. 'We zijn er lang mee bezig geweest, kwamen goed door de keuring. Maar uiteindelijk heeft de bouwkapitein van het schip het toch op hydrauliek gehouden. Terwijl hij niet afkerig was van elektra, want hij reed een Tesla....'

Hartholt is op Maritime Industry te vinden op stand L146

Johan van Spronsen in rondvaartboot Gantel 2 tijdens het omhoog brengen van de overkapping met MecVel hefcilinders. Daardoor wordt de instap vergemakkelijkt. Foto Bram Pronk



INTERVIEW Boegbeeld Sunniva Fluitsma stopt na 20 jaar

‘De **ASV** heeft de zijlijn ingeruild voor een plek aan tafel’

Door Jelmer Bastiaans

Sunniva Fluitsma was jarenlang het boegbeeld van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), maar na 20 jaar stopt ze. Landelijke tv-zenders, radioprogramma's en dagbladen wisten Fluitsma al die tijd te vinden voor een ongezoeten mening op de gang van zaken in de binnenvaart. Toch stelt Fluitsma het schoppen en roepen te hebben ingeruild voor een plek aan de overlegtafels. 'De ASV had het stempel overal tegen te zijn. Nu zitten we overal aan tafel en bepalen we mee.'

In een interview in Schuttevaer uit 2013 spreek jij je droom uit. Ik citeer: 'In mijn droom wordt er genoeg geld verdiend om in de schepen te investeren en niemand vaart onder de kostprijs. Energiezuinig en milieuvriendelijk, met zonnepanelen en milieuvriendelijke brandstof, van klein tot groot'. Hoe zie je die droom nu, ruim 10 jaar later?

Ja, dat is een mooie droom. Maar die gaat niet uitkomen. Niet voor de complete sector in elk geval.

Hoezo niet?

We zouden niet afhankelijk moeten zijn van een paar subsidies, die dan heel groot in de krant komen en waar een enkeling van profiteert. Vergroening moet voor heel de sector mogelijk zijn. Maar de kleine schepen verdwijnen, natuurlijk.

Het gaat allemaal om certificaten kopen, niet om groen. Er wordt de ene keer gekeken naar stikstof en dan weer naar CO₂, maar net wat sexy is. We weten toch allemaal dat de binnenvaart het minst milieubelastend is? Wanneer we naar het grote plaatje kijken, zien we in de binnenvaart minder incidenten en minder uitstoot. En vervoer over water ontlast het wegennet.

Dat was ook je boodschap richting Den Haag, is het je gelukt dat beeld over te brengen?

Er zijn zoveel rapporten en wie betaalt bepaalt. Mensen, niet alleen politici, zijn daarin ook wel lui. Die pakken een rapport en citeren daar wat uit. Ik heb altijd geprobeerd ons verhaal te vertellen. De politiek kan dan niet zeggen: 'Dat heeft niemand ons verteld'. Alleen dat ze het niet willen horen. Minister Harbers kan heel hard roepen dat hij een modal shift wil. Maar bij de opening van de Binnenvaarttafel schitterde hij door afwezigheid. Hetzelfde zien we met de CCR-eisen.

Daar zijn wij als ASV al jaren mee bezig. De verladers beseffen nu ook dat ze de kleinere schepen niet willen verliezen. Maar voor de spitsen en Kempenaars is het te laat. Het is een keiharde koude sanering. Daar hoef je bij de boeren of vissers niet mee aan te komen. Die krijgen uitkoopregelingen en veel meer compassie.

Hoezo lukt het de binnenvaart niet?

Het is een andere lobby. Wat de boeren zeggen: zonder boer geen voer, dat slaat enorm aan. Wij kunnen wel zeggen: zonder schip komen je goederen

niet, maar zo voelen mensen dat helemaal niet. Het erge, vind ik, is dat het lijkt alsof die lobby alles bepaalt.

Ben je weleens jaloers geweest op de boerenlobby?

Jaloers? Nee. Ik word er niet vrolijk van, dat het gepaard gaat met veel geweld. Dat argumenten er niet meer toe doen, vind ik een heel slechte zaak.

Is de manier van lobbyen bij de ASV veranderd?

Toen ik in het begin wat zei in gesprek met het ministerie, werd ik afgekap. We werden echt weggezet als niet ter zake doende. Die eerste paar gesprekken waren niet leuk. Ik heb zelfs een klacht ingediend over de manier waarop we behandeld zijn door het ministerie,



Met samenwerkingsverbanden gaat ondernemerschap verloren

maar daar wil ik liever niet op ingaan. Er zijn mensen op het ministerie die mijn bloed wel kunnen drinken. Ik heb het sommigen moeilijk gemaakt. In het begin hebben we veel geschopt en geroepen. Dat was ook echt nodig. Jammer dat het zo moest, maar het heeft wel effect gehad. Uiteindelijk hebben we die plek aan de onderhandelingsstafel gekregen. Je kunt wel van de zijlijn roepen wat er allemaal verkeerd gaat, maar uiteindelijk wil je een plek aan tafel. Ik geloof wel echt dat al dat roepen daarvoor nodig is geweest.

Ben je daar het meest trots op?

Daar ben ik wel het meest trots op, ja. Dat we aan die

Binnenvaarttafel zijn gekomen. En hoe we nu rond de tafel zitten over die situatie rondom het NBKB en de ILT. Die manier van samen een probleem proberen op te lossen, dat is wat je wilt. Dat zijn de plekken waar je verschil kunt maken. Als je inhoudelijk bent, gaan de mensen naar je luisteren. Daarom ben ik op een gegeven moment gestopt met schoppen. Langzamerhand gaan de deuren open. En dat heb ik nooit alleen gedaan. Ik was veel zichtbaar, maar binnen de ASV hebben we het samen gedaan. Met mensen die mij aan de haren trokken: 'Hoe staat het daarmee?' en 'Waar staat de ASV nu echt voor?'. Dat heeft enorm geholpen.

Onze contacten met de ILT en het ministerie zijn flink verbeterd. Mensen uit de top van het ministerie komen nu naar ASV-vergaderingen. En bij de laatste vergadering gaf de ILT een presentatie.

Kun je de ASV met een gerust hart achter je laten?

Dat blijkt best goed te gaan. Ik heb in eerste instantie geprobeerd het rustig over te dragen. Dat werkte niet, niet voor mij. Als ik erbij zit, hou ik mijn mond niet. Ik heb jaren aan kennis. Daardoor weet je altijd wel iets over het onderwerp. Ze kunnen het bij de ASV alleen overnemen als ik echt weg ben.

Bij de ASV hebben we nu 200 leden. Door natuurlijke oorzaken raken we leden kwijt, maar er komen ook nieuwe leden bij. Het ledenaantal is nu vrij stabiel. We hoeven niet zo groot mogelijk te zijn, maar er moeten genoeg leden zijn om zaken te regelen. Mijn rol, als woordvoerder, krijgt geen directe opvolging. Maar dat hoeft ook helemaal niet. Toen ik het voorzitterschap overdroeg aan Gerbenis (Le Sage - red.) wilde ik haar helpen en toen hebben we die rol bedacht. Nu gaat iedereen binnen de ASV het woord voeren over zijn of haar eigen dossier.

Blijven jullie zelf nog varen?

Eind 2026 verloopt ons certificaat (van de spits Franto - red.) en moeten we opnieuw door de keuring. De vorige keuring zijn we ternaauwernood door-

gekomen. Deze gaan we niet halen. Daarom hebben we ook alvast een camper gekocht. Want we kunnen niet op een vaste plek blijven. Het is ook de reden om nu bij de ASV te stoppen. Dan hebben we nog tijd om samen van de laatste jaren varen te genieten.

Dat lijkt mij een gek idee. Jullie hebben jaren gevaren. Heb je de binnenvaart zien veranderen?

Al die jaren geleden ben ik via David (Twig, partner - red.) in een voor mij onbekende wereld terechtgekomen. Een bijzondere en interessante wereld. Daar wil ik nog wat over zeggen. Ik ben mij snel met van alles gaan bemoeien, ook via de ASV. De binnenvaart en de ASV hebben mij desondanks snel omarmd. Ik was echt een outsider, maar heb veel hulp gekregen. Daar



Onze contacten met ILT en het ministerie zijn flink verbeterd

ben ik iedereen zeer dankbaar voor. Wij gingen naar veel schippersbeurzen, daar heb ik veel geleerd. Veel schippers gesproken. Dat is nu echt anders. Voor zij-instromers is het nu veel moeilijker. Er is geen plek meer waar je mensen tegenkomt. Je zit aan boord op een eiland. Het is best moeilijk nu te beginnen als schipper. Dat is echt wel veranderd.

En als je aan boord bij een grotere rederij begint?

Als bemanningslid heb je maar een beperkt zicht. Alleen dat ene schip, met die paar mensen. Natuurlijk leer je daar wel een deel, maar niet over hoe je onderhandelt over de vrachtprijs bijvoorbeeld. Samenwerkingsverbanden zoals de ELV hebben daardoor



Ook haar eigen spits Franto moet eraan geloven. 'De keuring eind 2026 lijkt niet meer haalbaar te zijn.' Foto Sunniva Fluitsma



Fluitsma aan het woord tijdens een van de ASV-vergaderingen. Archief foto Schuttevaer

SERVICE & ONDERHOUD ALTIJD EN OVERAL

Voor service, onderhoud of keuring van uw stuurmachine of hydraulische installatie ga je naar dé specialist.

Bel ons! +31 (0)183-501811



Bezoek onze stand op
Maritime Industry. En
maak ook kennis met

DE-WAAL
METAALTECHNIEK

VOLG ONS OOK OP



DE-WAAL
MACHINEFABRIEK