

# veer uitstel betaalsysteem afvalinzameling

Deel A van het Scheepsafvalstoffenbesluit treedt pas op 1 januari 2011 in werking. Vorige week werd bekend dat de invoering van dit deel, dat de financiële bijdrage van scheepseigenaren internationaal regelt, niet op 1 juli wordt ingevoerd, maar een half jaar wordt opgeschort. Dat is nodig doordat Duitsland en België nog niet klaar zijn voor de invoering.

Deel A van het Scheepsafvalstoffenbesluit regelt de verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Voor dit deel is een elektronisch betaalsysteem bedacht waarbij de schipper met een ecard een verwijde-

ningsbijdrage betaalt van € 7,50 per 1000 liter gebunkerde gasolie. Van die opbrengsten worden dan de inzameling en verwerking van olien en vethoudend scheepsafval betaald.

Het uitstel van de toepassing van deel A betekent dat schippers deze bijdrage tot 1 januari 2011 niet hoeven te betalen. De al verstrekte e-cards kunnen vanaf die datum worden gebruikt.

Om te voorkomen dat de financiering het komend half jaar wegvalt kijken de overheden of de huidige financiële bijdrage tot 1 januari 2011 kan blijven bestaan. Het gaat om de opcenten op de havengelden en de directe verwijderingsbijdrage voor bilgewater. Rijkswaterstaat

verwacht op zeer korte termijn een besluit hierover.

## Wijzigingen deel B

Op 1 juli worden wel enkele wijzigingen in deel B van het Scheepsafvalstoffenbesluit van kracht. Het gaat om wijzigingen in:

- de modellosverklaring; het belangrijkst is de toevoeging van de Euralcode om te voorkomen dat de schippers ook nog een aparte melding moeten doen conform het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke stoffen;

- de stoffenlijst. Er zijn onder andere stoffen in opgenomen die nog niet op de lijst te vinden waren maar wel al vaak vervoerd worden.

## Betwerroute: één trein per uur per richting

Het aantal treinen dat over de Betwerroute rijdt is in het eerste kwartaal van 2010 flink gegroeid.

Ten opzichte van het eerste kwartaal in 2009 is het bijna verdubbeld van ruim 2000 tot bijna 4000 treinen. Dat heeft minister Camiel Eurlings van V&W maandag 14 juni bekendgemaakt op een internationale spoorconferentie in Rotterdam.

Nu rijden er iets meer dan 300 goederentreinen per week over de spoorlijn tussen Rotterdam en de Duitse grens. Aan het eind van 2010 zijn dat er ongeveer 350. Dat klinkt veel maar het zijn dus gemiddeld 2 per uur; één in elke richting. En bij één op de elf ge-

telde treinen gaat het om een losse locomotief.

Het marktaandeel van de Betwerroute in het treinvervoer tussen Rotterdam en Duitsland en vice versa steeg van bijna 40 procent in het eerste kwartaal van 2009 tot bijna 60 procent in het eerste kwartaal van 2010. Dat groeit verder want het kabinet besloot begin deze maand het goederenvervoer van Rotterdam naar Noord-Duitsland niet meer via Amsterdam te laten lopen, maar via de Betwerroute en de IJssellijn. Op die manier wordt het spoor in de Randstad ontlast en komt daar meer ruimte voor het personenvervoer.

## Ambassadeur

AIS aan boord heeft, en dat is vanaf 2013 verplicht. Niet? Kunnen we het nog tegenhouden? Er rammet iets aan het takenpakket bij RWS en ze zouden zomaar effectiever kunnen gaan handhaven, dus we hebben een spaak om in het wiel te steken. Er was afgesproken dat er niet beter zou worden gehandhaafd met gebruik van AIS. Is het niet eerlijker als je wel goed wordt gecontroleerd en je weet dat je concurrent er ook aan moet geloven? Kortom: wordt het geen tijd dat geluisterd wordt naar de meer dan duizend ondernemers die allang AIS hebben

aangeschaft en nu wachten tot het verplicht wordt om er de vruchten van te plukken? Die AIS-verplichting heeft dus wel degelijk nut en is noodzakelijk om AIS te laten slagen. En dan nog iets: laat ze het toch gewoon op internet zetten. Maak er reclame mee. Behalve voor ambassadeurs waar ook ter wereld, is het leuk voor kinderen om alvast schepen te volgen waar ze later op kunnen gaan varen. Maar goed, je zou haast gaan denken dat ik solliciteer naar de functie van ambassadeur.

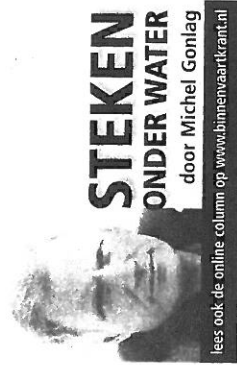
zinloze, kostbare commissieleden met onafzienbare onkostendeclaraties. Goede besparing, al devalueert het woord 'ambassadeur'. Maar daar zit niemand mee, behalve de originele ambassadeurs, maar die zitten in het buitenland en hebben geen idee. Hoevel, ze hebben natuurlijk internet.

De wereld is veranderd. Alles is zichtbaar, toegankelijk voor iedereen. Of een ambassadeur in zijn riante kantoor in Beijing zit te kijken waarheen de Janny-S op Kanaal Amelo-de Haandrik onderweg is, lijkt me sterk, maar het zou zomaar kunnen. Mits de Janny-S

deel uitmaakten van een lokale guerrillabende, lukraak wat jongedames om hadden gebracht of hun paspoort kwijt waren. De onder diplomaten gerespecteerde titel kreeg een andere lading toen Angelina Jolie of Marco Borsato ambassadeur werden van sympathieke clubs als Unicef of War Child.

En plotseling word je doodgegooid met ambassadeurs, voor van alles en nog wat; stedelijke distributie, binnavaart en wel drie voor duurzame logistiek. Dat is goedkoper dan een commissie. Bespaard wordt op al die

Dat er nog geen ambassadeur AIS is benoemd, een ambassadeur. Vroeger was je ambassadeur als je je land vertegenwoordigde in den vreemde en klaarstond voor mensen uit je eigen land die drugs hadden gesmokkeld,



**STEKEN**  
**ONDER WATER**  
door Michel Goniag  
lees ook de online column op [www.binnenwaarkrant.nl](http://www.binnenwaarkrant.nl)