

COLUMN
Bart Bouwens



Creatief met Zekerheid

“Moet jij je verzekeringen ook niet eens controleren? Daar kun je veel geld mee verdienen”, kreeg ik recent het advies van een collega. En inderdaad, zo'n controleslag is geen slecht idee. Grote kans dat ik behoorlijk kan besparen als ik alleen al die fiets- en luxe annuleringsverzekering eens onder de loep neem. En een kritische blik op de voorwaarden kan ook geen kwaad om te weten waar ik nu daadwerkelijk recht op heb mocht er iets gebeuren.

Wij, Nederlanders, zijn vaak oververzekerd want we houden van maximale zekerheid; soms tot het absurde toe. We zouden best kritischer kunnen kijken of we niet wat meer risico's zelf kunnen dragen.

De komende jaren staat er met de natte infrastructuur veel te gebeuren: diverse sluizen staan op de nominatie om vervangen of uitgebreid te worden. De cultuur van maximale zekerheid zien we ook in die wereld duidelijk aanwezig. Hoge eisen worden gesteld aan het betrouwbaar functioneren en aan de veiligheid van de objecten. Het achterland moet immers beveiligd worden tegen overstromingen en constructies moeten geborgd zijn zodat bijv. een sluisdeur, om wat voor reden ook, geen gevaar voor de omgeving kan opleveren. Daarnaast moet de beschikbaarheid van een object maximaal zijn. Want natuurlijk willen we geen wachttijden bij een brug of sluis omdat er onderhoud gepleegd gaat worden. Relevante en logische doelstellingen, maar wel erg duur. Hoe ver willen we daar in gaan?

Overdimensionering ligt op de loer. We staan vaak onder druk om constructies steeds zwaarder uit te voeren. En er moeten veel back-upmogelijkheden worden toegepast om uitvallen van bijv. bediening op te vangen; redundantie noemen we dat met een mooi woord. In tijden waarin de bomen niet meer tot in de hemel reiken, is het geen slecht idee ons te bedenken welke consequenties onze verwachtingen en doelstellingen hebben. We moeten ons realiseren dat elke vorm van garantie een prijskaartje heeft.

Natuurlijk pleit ik er niet voor om de veiligheid, die we in Nederland op zo'n hoog niveau hebben staan, ter discussie te stellen. Evenmin stel ik ter discussie dat we hoge eisen mogen stellen aan onze infrastructuur. We zouden onszelf echter wel meer kunnen uitdagen om veiligheid en beschikbaarheid ook in andere zaken te vinden dan enkel in het overdimensioneren van constructies. Soms is het lopen van risico's best acceptabel, als je de gevolgen ervan maar kunt overzien. Dat vraagt er dus vooral om dat er meer wordt nagedacht over die gevolgen en hoe daar mee om te gaan. Een meer creatieve aanpak waarbij de directe omgeving erbij wordt betrokken zou ons daarbij kunnen helpen. Want waarom zouden we bijv. in een risicovol overloopegebied niet kiezen voor meer natuur in plaats van bedrijvigheid? Of waarom zouden we niet voor terugvaloplossingen kiezen die passen in een goed geregisseerd calamiteitenplan?

Voor constructies zoals sluizen, bruggen enz. kunnen we kijken naar de aanpak bij de veiligheid rondom dijken. Daar wordt, in het kader van Meerlaagse Veiligheid, het risico van overstromen niet alleen voorkomen door het hoger maken van de dijken, maar bijvoorbeeld ook door het creëren van wateropslag aan de voorzijde van de dijk zoals bij het programma 'Ruimte voor de Rivier'. Door op een dergelijke manier met risico's bezig te zijn kunnen we ook voor andere sectoren in de waterbouw oplossingen verzinnen die minder geld kosten en waarbij geen concessies aan de veiligheid worden gedaan. Dat is goed nieuws want dan blijven er financiële middelen over voor bijvoorbeeld zaken als overnachtingplaatsen langs de rivieren of goede voorzieningen in havens. Uiteindelijk moeten we voor een goede beschikbaarheid van onze binnenvaart niet alleen veilige maar ook voldoende voorzieningen hebben. Die balans moeten we kritisch blijven beoordelen.

Ik werp nog maar eens een creatieve blik op mijn verzekeringen; mogelijk dat ik nog wat extra vakantiegeld bij elkaar kan verdienen...

Fijne zomer!

Bart Bouwens is consultant en trekker van het cluster Transport over Water bij Movares Water. Hij houdt zich bezig met vraagstukken over Scheepvaart, Transport en Waterbouw. Daartoe behoren veelal vraagstukken rondom onderhoud en realisatie van natte infrastructurele voorzieningen zoals sluizen, havens, vaarwegen en bruggen.

Centrale bediening bruggen en sluizen Noord-Holland

Geдеputeerde Staten (GS) van Noord-Holland hebben besloten om bruggen en sluizen in de provincie centraal te gaan bedienen. Het aansluiten van de bruggen en sluizen op een bediening wordt de komende jaren gefaseerd ingevoerd.

De provincie streeft naar een 24-uurs brug- en sluisbediening om een goede doorstroming op de (water)wegen te waarborgen. Dit streven is opgenomen in het coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst'. Voorwaarde voor 24-uurs bediening is centrale bediening van bruggen en sluizen. Het gaat hierbij om 80 bruggen en sluizen waarvan 40 van de provincie en 40 van andere beheerders.

De ambitie is om de 80 bruggen en sluizen die in Noord-Holland op de belangrijkste vaarroutes liggen, allemaal op termijn centraal te gaan bedienen. GS hebben besloten om de komende jaren te beginnen met het centraal bedienen van de eigen objecten en wanneer overeenstemming is

bereikt met de andere beheerders ook de bruggen en sluizen die zij in beheer hebben, aan te sluiten op een bediening.

Bediening (s)

Na grondig onderzoek is duidelijk geworden dat de huidige bedieningslocaties niet geschikt zijn als bediening. Hiervoor zijn ze te klein. GS hebben daarom besloten om de komende jaren één bediening in te richten waar vandaan de 40 bruggen en sluizen van de provincie centraal worden bediend. Wanneer de andere beheerders besluiten om ook over te gaan op gezamenlijke centrale bediening wordt er een tweede bediening ingericht. Er komt dan een bediening Noord en een bediening Zuid met het Noord-zeekanaal als geografische grens.

Fiancieel voordeel

Naast een betere doorstroming levert centrale bediening vanuit een gezamenlijke bediening ook financieel voordeel op voor zowel de provincie als voor de andere beheerders.

Flotte en veilige vaart op hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

ROTTERDAM Rijkswaterstaat neemt sinds 8 juli aanvullende verkeersmaatregelen om de veiligheid voor de beroeps- en recreatievaart op het Prinses Margrietkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal, ofwel de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, te vergroten. Het betreft extra verkeersmaatregelen die gebaseerd zijn op onderzoek van Rijkswaterstaat, aangevuld met bevindingen op basis van recente aanvaringen op de hoofdvaarweg.

Rijkswaterstaat streeft naar een permanente verbetering van de nautische veiligheid. Gezien de overdracht van het eigendom en beheer van de provincies naar het Rijk, ernstige ongevallen op de vaarweg in 2013, en het recent toegenomen aantal aanvaringen met bruggen over de vaarweg, wilde Rijkswaterstaat meer inzicht krijgen in de veiligheidssituatie op de vaarweg. Rijkswaterstaat heeft daarom onderzoek gedaan naar aanvaringen op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en gesprekken gevoerd met betrokkenen. Naar aanleiding van de resultaten, neemt Rijkswaterstaat in overleg met

betrokken extra verkeersmaatregelen voor de recreatie- en beroepsvaart.

Extra verkeersmaatregelen

Rijkswaterstaat neemt sinds 8 juli de volgende aanvullende verkeersmaatregelen bij de bruggen Kootstertille, Schuilenburg, Burgum, Oude Schouw, Uitwellingerga en Spannenburg:

* Klasse Va schepen - schepen van 110 bij 11,4 meter met een gewicht van maximaal 3.000 ton - en duwstellen mogen voortaan alleen onder het vaste, brede deel van deze bruggen doorvaren.

* Klasse Va schepen en duwstellen mogen niet meer gelijktijdig passeren bij de vaste overspanningen van de bruggen.

* Bij de bruggen geldt een snelheidsbeperking van 6 km/uur.

* De scheepvaart wordt hierop extra getenteerd door middel van borden langs de vaarweg. Onderstaande verkeersmaatregelen golden

al op het Prinses Margrietkanaal en gelden sinds 15 juli ook op het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal:

* Alle schepen hebben een motor of een motor stand-by en kunnen minimaal 6 km per uur varen.

* Het is verplicht om langs de rechteroever te varen.

* Het is verboden te laveren op de hoofdvaarweg.

* Bij slecht zicht zijn gebruik van aanwezige marifoon en radar verplicht.

Rijkswaterstaat heeft daarnaast het voornemen om het gebruik van een kopbesturing verplicht te stellen voor alleenvarende motorschepen, duwstellen en een gekoppeld samenstel van meer dan 90 meter lengte. Gedurende het hele vaarseizoen zijn er regelmatig handhavingsacties op het gebied van vaarsnelheid en de naleving van de verkeersbesluiten.

Marathonzwemmer onderzoekt 1231 km Rijnwater

SCHILTACH Andreas Fath, professor in Fysische en Chemische Analyse, met als specialisatie milieutechniek, aan de Hogeschool Furtwangen (HFU) in Duitsland start maandag 28 juli een 28 dagen durende Rijn zwemmarathon. Niet alleen om een sportieve ervaring op te doen, maar vooral om wetenschappelijke analyses te maken van het Rijnwater.

Een projectteam, bestaand uit studenten van de HFU en experts uit het gebied van water van verschillende onderzoeksinstituten zullen hem begeleiden tijdens zijn zwemtocht die begint bij de bron in de Zwitserse Tomasee tot aan de monding in het Nederlandse Hoek van Holland en gezamenlijk wateranalyses uitvoeren. Fath wordt gesponsord door Hansgrohe SE, die als fabrikant van kranen en douches zich al vele jaren inzet voor onderzoek naar en bescherming van de kostbare bron water.

Watermonsters

Bij het zwemmen in de Rijn nemen Andreas Fath en zijn team dagelijks monsters uit het stroomwater. Deze worden onderzocht op de aanwezigheid van onder andere industriële chemicaliën, hormonen, anti-depressiva, zoetstoffen, antibiotica, drugs, schadelijke stoffen.

Onderzoeksresultaten

Op 27 augustus zal Andreas Fath aankomen op het eindpunt in Hoek van Holland. De eerste onderzoeksresultaten zullen door Andreas Fath en zijn projectteam worden gepresenteerd tijdens het 7e Hansgrohe Watersymposium op 13 november 2014 in Schiltach.



Foto Hochschule Furtwangen / www.braxart.de

Subsidieregeling voor binnenvaart in de regio Rotterdam

ROTTERDAM De provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam hebben, na grote belangstelling vorig jaar voor de subsidieregeling 'Milieu-maatregelen binnenvaart Zuid-Holland', opnieuw middelen beschikbaar gesteld voor een binnenvaartregeling. Deze keer is de regeling toegespitst op het aanbrengen en in bedrijf hebben van een SCR-katalysator. Subsidieaanvragen kunnen vanaf 1 september worden ingediend.

De regeling, die van 1 september tot 1 oktober 2014 opgesteld wordt, is versmald naar aanleiding van ervaringen met de vorige regeling. Nu kan men enkel subsidie aanvragen voor de aanschaf en de gebruikskosten van een SCR-katalysator aan een motor van een binnenvaartschip dat in de regio Rotterdam vaart. Ook voor deze regeling geldt; hoe groter het effect van de maatregelen op de luchtkwaliteit, hoe hoger de subsidie. De regeling is met name

interessant voor binnenvaartschepen met een CCR0 of CCR1 motor.

Subsidieplafond

De subsidieregeling kent een voorlopig subsidieplafond van 3,3 miljoen euro. Daarnaast heeft de provincie een traject in gang gezet waarbij middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling zijn aangevraagd om deze toe te voegen aan de regeling. Als deze aanvraag wordt toegekend wordt dit subsidieplafond omhoog gebracht naar 4,8 miljoen euro.

Luchtkwaliteitsnormen

Nederland moet in 2015 voldoen aan Europese luchtkwaliteitsnormen. Om aan die normen te kunnen voldoen is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gestart en zijn gelden beschikbaar gesteld voor regionale luchtkwaliteitsmaatregelen. De subsidieregeling maakt deel uit van het Regionaal samenwerkingspro-

ject Verkeer en Luchtkwaliteit, één van de projecten uit het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. Hierin werken provincie, stadsregio en gemeenten samen aan schonere lucht door met andere partijen te zoeken naar vormen van schoner verkeer en een schonere industrie. Het stimuleren van schonere scheepvaart is belangrijk, omdat ongeveer een kwart van de Nox-uitstoot en circa 13 procent van de fijnstofuitstoot in de regio Rotterdam afkomstig is van de uitstoot door schepen die in en rond de Rotterdamse haven varen.

Netherlands Maritime Technology B.V. biedt, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, ondersteuning bij de uitvoering van de regeling namens de drie partijen. Belangstellenden kunnen daar terecht met vragen over de regeling of advies over indiening. Meer informatie is te vinden op www.noxvrij.nl Contact opnemen kan via info@maritimetechnology.nl of telefoonnummer 010-4444 333.

Trafiek Vlaamse waterwegen stijgt eerste jaarhelft

WILLEBROEK Het goederenvervoer via de waterweg blijft positief evolueren. Op de waterwegen die Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) beheert, werd in het eerste semester van 2014 een totaal tonnage vervoerd van 16,21 miljoen ton. Dat is een stijging van 0,91 procent in vergelijking met het eerste semester van 2013. De stijging is vooral gerealiseerd in het eerste kwartaal.

Op het vlak van containervervoer kunnen heel positieve cijfers voorgelegd worden. De containeroverslag steeg immers in de eerste

jaarhelft van 101.339 TEU naar 120.896 TEU. De grootste waterweg blijft de Ringvaart om Gent (- 2,92 procent tot 9,30 miljoen ton), gevolgd door het zeekanaal Brussel-Schelde (+ 7,46 procent tot 5,92 miljoen ton). De grootste stijging van de trafiek werd vastgesteld op het Netekanaal (+ 27,09 procent). De belangrijkste daling deed zich voor op het kanaal Leuven-Dijle (- 30,5 procent). W&Z merkt op dat het herstel van het goederenvervoer in het tweede semester van 2013 werd voortgezet in het eerste semester van 2014. Gehoopt wordt dat deze trend doorzet.

Draaischijf

Vlaanderen wil zich in de toekomst als slimme logistieke draaischijf in Europa profileren. De waterwegen nemen daarbij een belangrijke plaats in. Het is dan ook belangrijk de inspanningen verder te zetten om de waterwegen te moderniseren en te optimaliseren. W&Z gaat onverminderd door met het investeren in het wegwerken van missing links, het herbouwen van sluizen en stuwen, het baggeren en onderhouden van de waterwegen en het bouwen van kaaimuren.