

Verslag EBA-meeting

De najaarsbijeenkomst van de “European Boating Association” EBA vond plaats van 13 tot 15 oktober in Kopenhagen.

De meeting was gesplitst in twee vergaderingen. De eerste op vrijdagmiddag was alleen bedoeld om de nieuwe ‘constitutie’ van de EBA goed te kunnen keuren, hetgeen met algemene stemmen geschiedde. De EBA vergadering bestaat uit drie comités en wel Milieu, Techniek en Reglementering.

De diverse besproken punten zullen voor zover interessant per groep worden vermeld.

Milieu:

- In de Finse wateren moeten alle schepen, ook buitenlandse bezoekende schepen, voortaan voorzien zijn van een vuilwatertank of een chemisch toilet. Het rechtstreeks buitenboord lozen is onder alle omstandigheden strafbaar.

- **Green paper.** De EU heeft een ‘Green Paper’ opgesteld. Het gaat er vanuit dat Europa altijd het belangrijkste continent is geweest dat gebruik maakt en afhankelijk is van de zee en de oceanen. Om als EU ook in de toekomst een goed gebruik van de maritieme omgeving te kunnen maken is dit document opgesteld.

Het ligt in de bedoeling dat dit document na juni 2007 als beleidsvisie wordt vast gesteld.

In haar april meeting zal de EBA haar standpunt bepalen en aan de Europese Commissie voorleggen. Dit Green Paper is te downloaden via www.ec.europa.eu/maritimeaffairs of via de EBA site www.eba.eu.com

Eventuele opmerkingen of commentaar op dit stuk worden graag ingewacht per e-mail aan db.sluijter@planet.nl voor maart 2007.

Techniek:

- Vanuit de International Maritiem Organisation (IMO) wordt het AIS/Sart beacon toege-

staan. Dit Search and Rescue baken zendt op een VHF frequentie de AIS informatie van het betreffende schip uit.

- Het VHF kanaal 16 blijft van kracht en wordt permanent uitgeluisterd door schepen en kustwacht.

- Het gebruik van AIS-B voor jachten wordt door de IMO goedgekeurd. AIS-B is alleen een ontvanger en geen zender. Men kan hier dus geen eigen informatie als koers en vaart mee verzenden

- Navigatie verlichting met ‘led’ lampjes wordt toegestaan.

Regelgeving:

- UNECE Resolution 61 “Technical requirements for Inland water vessels”. De hoofdstukken betreffende de pleziervaart in deze resolutie zijn nog steeds leeg. Via de vertegenwoordiger van de EBA in de UNECE zal hieraan dienen te worden getrokken.

- ICC resolutie 40 (ICC), deze is nu ook aangenomen door Ierland. Er zijn echter nog steeds te veel landen die deze resolutie nog niet hebben geratificeerd. Bob David van de National Powerboat Federation in de VS, die de EBA vergaderingen bijwoont is

(Vervolg op pagina 2)



Dick Sluijter

vervolg EBA-meeting te Kopenhagen

(Vervolg van pagina 1)

druk in overleg met de US Coastguard om die ervan te overtuigen, dat ook de VS mee moet gaan met deze resolutie opdat ook de Amerikanen die in Europa willen gaan varen een ICC verstrekt kunnen krijgen. Ook binnen Europa zijn er nog verschillen in door welke autoriteit en op basis waarvan het ICC wordt verstrekt. Roemenie en Oostenrijk hebben veel problemen met Kroatië waar het bijna op de zwarte markt te koop is.

- **Rode diesel** derogatie. Finland, Engeland, België, Luxemburg en Ierland hebben weer een verlenging van de derogatie voor de rode diesel aangevraagd. Van Malta is dit niet bekend. Er is nog geen antwoord van de Europese commissie, dus nog even afwachten.

- **Rode diesel** in Duitsland. Het hebben en gebruiken van rode diesel op pleziervaartuigen is in Duitsland verboden, tenzij men kan aantonen dat deze brandstof op legale wijze is verkregen, b.v. doordat men recentelijk in Engeland of België is geweest.

Men moet dat met bonnen kunnen aantonen. Ook aan de hand van het scheepsjournaal (laatste havens en draaiuren motoren) moet aangetoond kunnen worden, dat de aan boord aanwezige hoeveelheid overeenkomt met de gemaakte draaiuren en de getankte hoeveelheden rode en/of witte diesel.

Men moet dus ook de bonnen van de getankte hoeveelheden witte diesel bewaren en kunnen tonen.

- In het huidige reglement voor de Rijnvaart, maar ook in de toekomstige Europese en Nationale regelgeving zullen schepen (ook pleziervaartuigen) > 20 meter of waarvan de L x B x D (als rechthoek gemeten) > 100m³ een Certificaat van onderzoek moeten hebben. Door mij is verzocht om via de EBA bij het CCR en overige autoriteiten aanhangig te maken de pleziervaartuigen < 20 meter hiervan uit te zonderen, aangezien het onderwaterschip van een pleziervaartuig niet te vergelijken is met dat van een duwbak.

Verkiezing president.

Als voorlaatste agenda punt stond de verkiezing van een nieuwe president voor de EBA. Magnus Anderberg van de Svenska Batunionen nam na 7 jaar afscheid.

Met algemene stemmen werd de Deen Peer Bent Nielsen van de Danish Sailing Association als nieuwe president voor vier jaar gekozen.

D.B. Sluijter

Bestuurslid

Verbond Nederlandse Motorbootsport van de KNMC

Actie

Aanhangig maken dat
pleziervaartuigen kleiner
dan 20 meter geen
Certificaat van onderzoek
moeten hebben

Bagger is niet altijd even vies en giftig

bron: mede het artikel uit NRC zaterdag 21 okt. 2006

Per 1 januari 2007 komen nieuwe wetsartikelen in werking op basis van het huidige bouwstoffenbesluit: de grond en baggerwet.

Bagger is een neerslag van stoffen, zand, groen (veelal bladresten), dat neerslaat op de bodem. Milieuschade van verontreinigde baggerspecie wordt in Nederland rechttoe beoordeeld: hoe meer viezigheid er in zit, des te giftiger het is.

En dus hanteert Rijkswaterstaat sinds de jaren tachtig milieunormen die strenger zijn naarmate het gemeten totaalgehalte aan zware metalen hoger is.

Voor iedere baggerwerk moet er bemonsterd worden, wat inhoudt dat op ongeveer iedere halve meter een aantal monsters worden genomen door een gecertificeerd bedrijf. Scho-

ne baggerspecie 'klasse 0' mag zonder beperkingen worden hergebruikt als teelgrond of ophoogmateriaal. Klasse 1 is nauwelijks verontreinigde specie, klasse 2 licht verontreinigd en klasse 3 matig verontreinigde specie, dat niet in oppervlaktewater of op de kant mag worden verspreid. Klasse 4 is het meest verontreinigde materiaal en moet in lengte van dagen buiten het watersysteem worden opgeborgen in depots, zoals de Slufter in Rotterdam of IJsselooij in het Ketelmeer. Maar volgens milieuchemicus Jos Vink van het Rijksinstituut voor Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) hoeft het niet altijd zover te komen.

'Negenennegentig procent van alle toxische effecten valt te verklaren uit de aanwezigheid

(Vervolg op pagina 3)

(Vervolg van pagina 2)

van vrije ionen,' aldus Vink, 'maar tot voor kort konden we hun aantal niet meten.' Niet onder natuurlijke, vaak zuurstofarme condities tenminste. En dat maakt verschil: want als bacteriën de in vers slib aanwezige zuurstof hebben verbruikt, worden vrije metaalionen als sulfides gebonden. Zo stevig is die binding, dat deze het schadelijke effect teniet doet. 'De manier waarop we nu uit toetaalgehalten milieu-effecten voorspellen deugt van geen kant', concludeert Vink.

Zeven waterschappen hebben interesse getoond in de meetmethode van Vink. Mits er geen risico's zijn voor het milieu, mogen waterbeheerders slib uit sloten en vaarten volgens de nieuwe Kader Richtlijn Water namelijk hergebruiken. Wie met de meetmethode van Vink kan aantonen dat de concentratie schadelijke, vrije ionen laag is, en ook na contact met zuurstof laag blijft, mag met 'vieze' bagger voortaan natuurvriendelijke oevers en nevengeulen aanleggen.

Bagger in de praktijk

Een veel gestelde vraag: Wat te doen als in een vaarweg of een haven een ondiepte ontstaat. Mag men dan bijvoorbeeld de bagger onder water verspreiden. Nee, dat mag niet zondermeer. Want ook hiervoor geldt dat dergelijke verplaatsingen aan alle eisen van het baggeren moeten voldoen, zowel voor het weghalen van bagger (wet bodembescherming) als het storten van bagger in hetzelfde gebied (wet verontreiniging oppervlakte water).

Ook de kwaliteit van het te storten materiaal moet aangetoond worden.

Baggeren is dus voorbehouden aan specialisten.

Hieronder wellicht enkele handige adressen.

InfoMill informeert overheden over de implementatie van milieubeleid.

www.infomil.nl

Rijkswaterstaat:

www.rijkswaterstaat.nl

telefoon 0800-8002 of

Dienst IJsselmeer,

Postbus 600,

8200 AR Lelystad;

telefoon 0320 - 29 73 21

en natuurlijk voor uw contacten met het netwerk van het Verbond Nederlandse Motorbootsport van de KNMC, telefoon 030 - 603 99 35

Hoewel de kwaliteit van bagger-

specie de laatste decennia sterk is verbeterd, kunnen we u in contact brengen met deskundige instanties die uitleg kunnen geven over milieuregelgeving en praktijksituaties. Zeket nu de nieuwe wetgeving van januari 2007 in zicht is.

Informatie over:

- Veel gestelde vragen over verspreiden en toepassen van bagger
- Circulaire Onderhoudsbaggerspecie
- Bagger en Bodem
- De Handreiking 'verspreiding en toepassing van bagger
- Verspreiden en toepassen van bagger: een kwestie van grenzen opzoeken
- Circulaire onderhoudsbaggerspecie



Uitbetaling Ecotaks

De gezamenlijke lobby van de sportwereld levert jaarlijks een ruim bedrag aan teruggave van de energiebelasting op.

Drie dagen na ontvangst van de totale som aan Ecotaks van het ministerie hebben we de bedragen naar de desbetreffende watersportverenigingen overgemaakt, die hiervoor dit jaar in maart bij het Verbond Ne-

derlandse Motorbootsport van de KNMC een verzoek hadden ingediend.

Het percentage is dit jaar in de onderhandelingen op 51,2 % uitgekomen. Helaas minder dan vorig jaar. Hopelijk zet deze trend zich niet voort.

In het jaar 2003 leek het erop dat er totaal geen compensatie meer werd verstrekt. Intensief lobbyen blijft noodzakelijk.

Storing website

De website www.knmc.nl is al enkele weken geblokkeerd voor het downloaden van documenten. Nieuwe documenten kunnen niet worden toegevoegd. Wordt hard aan gewerkt. Hopelijk half november in orde. Onze welgemeende excuses voor het ongemak

**Jaarvergadering van 9 december a.s.
Aanvang 10:30 uur
Nog niet iedereen heeft zich
opgegeven.**

Laatste kans:

**Als u deze bijeenkomst alsnog wilt bijwonen kunt u zich direct opgeven bij
Anne van Ieperen-Muller,
tel. 0345-613264, 06-18114570
of per
e-mail anne.vanieperen@12move.nl .**

In het bijzonder willen we uw aandacht vestigen op de lezing over de subsidiemogelijkheden bij baggerproblemen. Bijna iedere haven krijgt of heeft daar al mee te maken, maar meestal ontbreken de gelden om middels baggeren een haven weer op de vereiste vaardiepte te krijgen. Als leken kunnen wij de weg in het doolhof van subsidies vaak slecht vinden. Maar misschien kan het bijwonen van de jaarvergadering met een lezing door een subsidioloog u wel naar een goed spoor leiden.