

**RAAD & RECHT**ALICIA ZWANIKKEN, ADVOCaat  
zwanikken@vantraa.nl**Wegvervoerinspecties**

In Nieuwsblad Transport zijn interessante artikelen verschenen over de 'roofbouw' die is gepleegd op inspecties van ILT. Na alle ophef hierover én de recente investeringen van ILT is het aannemelijk dat de dienst vanaf dit jaar meer fysieke inspecties langs de weg zal gaan uitvoeren. Goed om te weten is dat als er dan een overtreding is geconstateerd, het verstandig kan zijn de bestuursrechter de opgelegde handhavingsmaatregel te laten toetsen.

Waarom is er verontwaardiging over inspecties van ILT? Uit het rapport van de Europese Commissie van afgelopen jaar over onder andere de fysieke controles op wegvervoer langs de weg in de jaren 2016-2018 blijkt, dat het aantal inspecties in Nederland drie jaar geleden is gedaald. In plaats van 2,2% werd er nog 1,5% van het totaal aantal werkdagen per jaar gecontroleerd. Hiermee kwam ILT op de helft van de norm van 3% die de Europese Commissie heeft vastgesteld, ver onder het Europees gemiddelde van 5%. Hoewel er geen recentere gegevens voorhanden zijn, blijkt uit de antwoorden van voormalig minister van Infrastructuur en Waterstaat Barbara Visser op Kamervragen, dat ILT deze daling wil tegengaan door enerzijds 'fors in te zetten' op digitaal toezicht (dat ILT voor toezicht op correct tachograafgebruik alleen kan uitoefenen op in Nederland gevestigde vervoerders) en anderzijds door een uitbreiding van ongeveer 113 fte voor de 'handhaving' (hieronder vallen ook inspecteurs). ILT schrijft in haar meerjarenplan voor 2022-2026 dat het digitaal toezicht met name gericht zal zijn op correct gebruik van de tachograaf, op tachograafmanipulatie en op overbelading. TLN deed de oproep om ILT's capaciteit onder meer in te zetten voor meer inspecties langs de weg, zodat de pakkans voor overtredingen omhoog zal gaan en het speelveld met vervoerders gevestigd in andere landen gelijk blijft.

Als de minister de toegenomen toezichtcapaciteit inderdaad zal gaan inzetten voor meer inspecties door ILT langs de weg, is het aannemelijk dat meer partijen zullen worden geconfronteerd met een opgelegde handhavingsmaatregel. In een dergelijk geval is het steeds van belang om goed te kijken of de opgelegde maatregel ook aan de wettelijke eisen voldoet. Twee zaken uit 2021 onderstrepen dat een dergelijke toets gunstig kan uitpakken voor vermeende overtreders (ECLI:NL:CBB:600 en ECLI:NL:CBB:699).

In beide gevallen werd bij vervoerders op verschillende momenten een fikse overbelading van de vrachtwagen geconstateerd. Beide vervoerders kregen een last onder dwangsom opgelegd. Dat betekende dat als de vervoerders na een periode van drie maanden (de 'begunstigingstermijn' waarin zij de operatie kunnen herinrichten om overbelading te voorkomen) gedurende de opgegeven periode (de 'looptijd') nogmaals betrapt zouden worden op overbelading, dat ze dan een dwangsom opgelegd zouden kunnen krijgen tot maximaal 10.000 euro. In beide gevallen was echter een foutje gemaakt bij het opleggen van de dwangsombeschikking. De looptijd mag volgens vastgesteld beleid slechts één jaar bedragen, maar was voor twee jaar opgelegd. De besluiten werden mede hierom beide vernietigd. Omdat het CBB bovendien te lang had gedaan over het hoger beroep, konden beide vervoerders nog rekenen op een schadevergoeding. Bovendien werd beide een proceskostenvergoeding toegewezen.

**'Binnenvaart kan fors****JAARREDE** Spotmarkt verbetert sterk, al zouden hoge gasolieprijzen roet in

PATRICK NAARAAT

**De sterke verbetering van de spotmarkt in de binnenvaart zou voor de relatie- en containervaart een signaal moeten zijn om bij prijsafspraken in te zetten op forse tariefsverhogingen en een standaard gasolieclausule.**

Dat stelde voorzitter Nico Stam van Koninklijke Schuttevaer-afdeling Ouderkerk en Omstreken in zijn jaarrede.

De afdeling vergaderde digitaal vanuit een zaal van simulatortrainingsbedrijf Transafe in Hendrik Ido Ambacht, waar het bestuur corona-veilig bijeenkwam. Een beperkt aantal leden nam deel via internet.

'We waren in anderhalf uur klaar', zegt Stam teleurgesteld. 'We misten het contact en de gezelligheid van De Drie Maenen in Ouderkerk best wel.' Stam drukte zijn gehoor op het hart, dat binnenvaartondernemers zich goed moeten indekken tegen onverhoopt snel stijgende gasolieprijzen. 'Als de gasolie net zo hard stijgt als de gasprijzen momenteel, dan staat ons nog wat te wachten.' Ook de vooruitzichten voor de langere termijn baren de afdelingsvoorzitter zorgen. 'Met het op termijn sluiten van alle kolencentrales valt er voor de binnenvaart heel veel bulkvervoer weg. Er zou eigenlijk een langetermijnvisie in de binnenvaart moeten zijn, met overzicht op hoeveel overcapaciteit er in de binnenvaart ontstaat als al het kolenvoer wegvalt.'

**Computernerd**

Stam stelde ook dat de vergroening van de binnenvaart niet snel genoeg gaat. Er komt volgens hem te weinig steun van de overheid. 'Met de introductie van Stage V-motoren zou een inhaalslag moeten worden gemaakt ten opzichte van het wegvervoer. Daarvoor is in 2022 5,7 miljoen euro beschikbaar. Dat is volstrekt ontoereikend. Dat blijkt wel uit de absurd hoge prijs die voor Stage V-motoren wordt gevraagd. Motoren tussen de 1000 en 1700 pk kosten tussen de vier en de zes ton, al is dat wel inclusief inbouw en koppeling. Dan kan er dit jaar dus voor maximaal 28 motoren subsidie worden toegekend, wat op een totaal van meer dan vierduizend binnenvaartschepen natuurlijk een lacherij is. Daarom verzoek ik BLN (Koninklijke BLN-Schuttevaer, red.) om richting Den Haag vol in te zetten op forse uitbreiding van de sub-



De Koninklijke Schuttevaer-afdeling Ouderkerk en Omstreken heeft een varende voorzitter. Nico

sidiereregeling. Er zijn best veel schippers bereid te investeren, maar zonder financiële ondersteuning is het geen optie en economisch onverantwoord.' Stam is ook bezorgd over het perso-

leen maar verder zal afnemen. Er zijn nu al te weinig mensen die nog willen instromen in de binnenvaart. Wat niet gaat helpen is dat je voor het aanvragen van een dienstboekje straks eerst een veiligheidstraining

Met zulke absurde eisen draaien we de motivatie van jongeren de nek om.

neelsgebrek in de binnenvaart. 'De opleidingseisen zijn verhoogd en het aantal vaardagen voor het behalen van een matrozendiploma is van zestig naar negentig dagen gegaan. Ik heb in de media juichverhalen gelezen dat we voortaan van iedereen met een diploma dezelfde vaardigheden mogen verwachten. Maar ik vrees dat de instroom hierdoor al-

moet volgen voor 400 à 500 euro. De toelatingseisen voor een binnenvaartopleiding zijn dan minimaal vijfhonderd zeedagen of vijf jaar werkervaring, of een afgeronde driejarige beroepsopleiding. Met zulke absurde eisen draaien we de motivatie van jongeren de nek om.' Stam ziet wel een 'lichtpuntje' in de ontwikkeling van autonoom varen.

**AGENDA****HAVENDEBAT AMSTERDAM**  
2 MAART, AMSTERDAM

In Amsterdam is er een strijd om de ruimte. Het Havendebat is twee weken voor de gemeenteraadsverkiezingen en is deze editie dan ook een echt verkiezingsdebat.

•events.nt.nl

**RAILTECH EUROPE**  
8-10 MAART, UTRECHT

RailTech omvat een beursvloer vol exposanten, start-ups, innovaties, workshops en een driedaags congres over de spoorsector.

• railtech-europe.com

**MULTIMODAAAL TRANSPORT**  
EXPO

21 APRIL, BREDA  
Op de 4.000 vierkante meter beursvloer kunnen transport- en logistieke bedrijven uit de Nederlandse en Vlaamse markt zichzelf presenteren en elkaar ontmoeten.

• multimodaal.nl

**AGRI EN FOOD LOGISTIEK**  
CONGRES

21 APRIL, BREDA  
Tijdens de eerste editie van het Agri en Food Logistiek Congres heeft Vers de hoofdfocus. Tegen welke problemen in de supply chain loopt de sector aan?

• events.nt.nl

**SEMINAR INVESTERINGEN IN**  
SPOORINFRASTRUCTUUR

24 MEI, LOCATIE N.T.B.  
Onder de noemer SpoorPro Seminars organiseert dit vakblad kennisevenementen waar vakgenoten van elkaar kunnen leren en kunnen discussiëren over relevante thema's.

• events.spoorpro.nl