Info Informatiebrief
XXIVde jaar - Nr 88 / 4de kwartaal 2015

E d i t o

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw (ITB) stelt het eindrapport voor van de studie naar de concurrentie van de Belgische binnenvaartvloot

Naar aanleiding van de acties van de schippers in het voorjaar van 2013 en het daaruit voortvloeiend overleg, werd het ITB belast met een studie die de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartvloot moest onderzoeken. De studie werd gegund aan een consortium van drie firma's: Rebelgroup Advisory Belgium NV, BMT Surveys en Eric Van Hooydonk advocaten.

De studie concentreerde zich op de volgende drie onderzoeksvelden

- *Kosten van bemanning en sociaal statuut;*
- *Subsidies en financieringswijzen;*
- *Vergelijkende analyse van de toepassing van de technische voorschriften.*

De landen die het voorwerp uitmaken van de vergelijkende studie zijn Nederland, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland.

De studie verliep in samenwerking met alle actoren uit de sector. In twee klankbordgroepen konden schippers, bevrachters, verladers, vakbonden en overheden de onderzoeksresultaten toetsen aan de realiteit. Met hun inbreng werd ook rekening gehouden tijdens het verdere verloop van de studie.

De Raad van bestuur van het ITB heeft officieel kennis genomen van de resultaten van de studie. Verderop in dit nummer vindt u de weergave van de bevindingen zoals de onderzoekers die aan het ITB hebben bezorgd.

Het ITB zal nu een actieplan opstellen en verdere stappen ondernemen om de conclusies en aanbevelingen van de studie te verspreiden en kenbaar te maken aan de verschillende bevoegde overheden, met de vraag om ze in de praktijk en wetgevende maatregelen om te zetten. Hiervoor zullen de verschillende commissies van het ITB worden samengeroepen, waarin overheden, de sector en externe experts vertegenwoordigd zijn.

Ook de betrokken vakorganisaties worden uiteraard op de hoogte gebracht.

Uw reacties op de bevindingen zijn uiteraard eveneens welkom op het e-mailadres studie@itb-info.be.

➔ *Zie pagina 3 voor de samenvatting*

"het volledige verslag van de studie is beschikbaar op de website van het ITB – klik op "Nieuws". Overeenkomstige link : http://www.itb-info.be/nl/nieuws.htm

EDITO
Pagina 1

FORFAITAIRE GRONDSLAGEN VAN AANSLAG VOOR SCHIPPERSINKOMSTEN 2014-2015-2016
Pagina 2

STUDIE CONCURRENTIE-POSITIE BINNENVAART – SAMENVATTING
Pagina's 3-4

KALENDER CDNI 2015-2016

Bezoek onze website :
www.itb-info.be

4de kwartaal 2015
Afgiftebureau :
BRUSSEL X
Industrielaan 16
1070 BRUSSEL
AGREATIENR.
P 302059

INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN V.Z.W.
Verantwoordelijke uitgever: H. VERSCHUEREN, Drukpersstraat 19, 1000 Brussel
Tel.: +32 (0)2 217.09.67 - Fax: + 32 (0) 219.91.86 - itb-info@itb-info.be - http://www.itb-info.be

Forfaitaire grondslagen van aanslag voor schippersinkomsten 2014-2015-2016

(aanslagjaren 2015-2016-2017)

Op 10 juli 2015 kwam een akkoord tot stand tot bepaling van de forfaitaire grondslagen van aanslag voor schippers met referentie-adres in België voor de aanslagjaren 2015-2016-2017.

De semi-brutowinsten per ton en per jaar worden als volgt bepaald :

A/ **Motor-Rijnkassen** (langer dan 86 m en met geldig Certificaat van onderzoek van "Rijnschepen") : **€ 123,00** te berekenen op volle tonnenmaat (€ 112,00 in 2013);

B/ **Motorschepen droge lading** (telkens tonnenmaat te berekenen op 1,90 m diepgang)

1. Schepen **tot volle tonnenmaat van 850 ton : € 200,00** (€ 175,00 in 2013) ;
2. Schepen **vanaf volle tonnenmaat van 851 ton : € 185,00** (€ 178,00 in 2013);

C/ **Sleepschepen-Rijnkassen** (langer dan 86 m en met een geldig Certificaat van onderzoek van "Rijnschepen" + andere sleepschepen-rijnkassen; alle duwbakken, met inbegrip van als magazijnschepen gecharterde motorschepen, alsook voor bevrachting "liggen en/of varen" en op ligdagen met een minimum van 5 dagen) (tonnenmaat te berekenen op 1,90 m diepgang) : **€ 67,00** (€ 67,00 in 2013).

Bij de bepaling van bovenstaande bedragen per ton werd rekening gehouden met alle gewone verletdagen (o.a. vakantieverloven).

De rechtstreekse kosten die voor de bepaling van semi-brutowinst werden weerhouden zijn : commissielonen; vaart-, dok-, kaai- en havenrechten; brandstoffen en smeeroliën; verplaatsingen, representatie en fooien; loodsgelden en sleeplonen; aankoop en onderhoud van specifieke beroepskledij.

Door de Centrale Diensten van de FOD Financiën werden voor de aangiften, ingevuld op grond van forfaitaire grondslagen van aanslag, uiterste indieningsdata vastgelegd.

De uiterste datum voor het indienen van de aangiften voor de schippers-rijksinwoners aanslagjaar 2014 werd vastgesteld op **10.12.2015** en dit zowel voor de "papieren versie" als voor de "aangiften Tax-on-web".

Voor verdere info : uw boekhouder of beroepsorganisatie.

FORFAITAIR BAREMA

		ink. 2005	ink. 2006	ink. 2007	ink. 2008	ink. 2009	ink. 2010	ink. 2011	ink. 2012	ink. 2013	ink. 2014-15-16
A	Rijnschepen + 86 m	136,00	140,00	166,00	170,00	82,00	90,00	120,00	110,00	112,00	123,00
B1	<= 850 Ton - 1,90 m	153,00	158,00	162,00	170,00	145,00	165,00	175,00	170,00	175,00	200,00
B2	> 850 Ton - 1,90 m	165,00	165,00	173,00	180,00	130,00	166,00	175,00	170,00	178,00	185,00
C	Sleepschepen, rijnkassen, magazijnschepen 1,90 m	50,00	55,00	60,00	75,00	75,00	79,00	80,00	70,00	67,00	67,00

CDNI-ENQUETE EN FAQ

{ 25 SEPTEMBER, 2015 }

De CDNI-enquête over de behandeling van het afval van de lading is online op (https://docs.google.com/forms/d/19Y7JDnoeRh89xraCPfS60mAnrIfedmdT0gGsq0g4xtw/viewform) en tevens rechtstreeks toegankelijk via een nieuwsflash op de website www.cdni-iwt.org/nl/.

Ook de FAQ voor Deel B van het CDNI zijn op de website www.cdni-iwt.org> FAQ gepubliceerd.

« Fonds voor de Binnenvaart – Studie concurrentiepositie Belgische binnenvaart »

"SURVEY ON INLAND WATERWAYS TRANSPORT OPERATORS ON THEIR FINANCIAL NEEDS" { 8 OKTOBER, 2015 }

Vragenlijst aangaande de financieringsbehoeften voor de modernisering van de binnenvaart.

http://survey.crup.hr/index.php/surveys/publiclist?lang=nl

Studie Concurrentiepositie binnenvaart – Samenvatting (door Rebelgroup Advisory NV, BMT Surveys en Eric Van Hooydonk advocaten).

Dit rapport brengt de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartondernemingen ten opzichte van Frankrijk, Nederland, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland in beeld. De focus ligt op drie domeinen: het in kaart brengen van verschillen in bemanningskosten, in de toepassing van technische voorschriften en in financiering en steunmaatregelen binnen de onderzochte landen.

Bemanningskosten

Vooreerst wordt gefocust op de bemanningskosten. **De Belgische binnenvaartondernemingen hebben te kampen met aanzienlijk hogere kostenniveaus dan de buurlanden.** Dit is vooral te wijten aan de bijzonder hoge loonkosten voor werknemers. Deze liggen in Frankrijk, Nederland en Duitsland ongeveer 30 procent lager, en in Luxemburg en Zwitserland zelfs ongeveer 50 procent lager. Qua sociale zekerheids- en belastingskosten voor zelfstandigen scoort België eerder gemiddeld. In elk van de onderzochte profielen, op basis van reele looncijfers, blijkt de totale bemanningskost voor een Belgische binnenvaartonderneming significant hoger te liggen dan voor haar concurrenten uit de onderzochte buurlanden. Vooral de grotere types schepen, die een grotere bemanning nodig hebben en hoofdzakelijk werknemers aan boord hebben, worden aanzienlijk benadeeld.

Daarnaast hebben een aantal niet-kwantificeerbare verschillen een potentieel ongunstig effect op de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaartondernemingen. Zo heeft België, als enige van de onderzochte landen, **een verbod op uitzendarbeid in de binnenvaartsector**. Dit creëert naar verluidt moeilijkheden voor het opvangen van pieken in de vraag, vakantieperiodes en ziekteverlof van vaste bemanningsleden, en maakt een flexibele tewerkstellingspolitiek moeilijker. De Belgische binnenvaartsector en de Belgische uitzendsector zijn vragende partij voor een opheffing van het verbod.

De hogere bemanningskosten veroorzaken in de eerste plaats een geleidelijk verlies aan marktaandeel van de Belgische ondernemingen. Onrechtstreeks leidt deze toestand er toe dat ondernemers van Belgische nationaliteit hun onderneming eerder vestigen in het buitenland (o.m. Zwitserland en Luxemburg), en dat sommige in België gevestigde ondernemingen de Belgische regelgeving (onder meer inzake uitzendarbeid en het onderscheid tussen werknemers en zelfstandigen) trachten te omzeilen.

Aanbevolen wordt om het niveau van de patronale bijdragen in de binnenvaartsector aanzienlijk te laten dalen. Hiermee worden zowel de wettelijke sociale zekerheidsbijdragen als de bijkomende premies op basis van sectorale CAO's bedoeld. Een gefaseerde aanpak is aangewezen. Door terugverdieneffecten als gevolg van een toename van het aantal reguliere werknemers in de sector, hoeft dit geen vermindering van het sociale zekerheidsbudget teweeg te brengen. Daarnaast is het wenselijk om het verbod op uitzendarbeid op te heffen, zonder de handhaving van sociale standaarden te verzwakken. Voorts dient binnen de EU een "level playing field" te worden gerealiseerd op het vlak van toezicht op het oneigenlijke gebruik van het zelfstandigenstatuut.

Technische voorschriften

Het vervoer op de Europese binnenwateren wordt in hoofde bepaald door twee naast elkaar bestaande richtlijnen welke technische voorschriften opstellen wat betreft de constructie, uitrusting en veiligheid van de binnenvaartvloot, enerzijds de Europese richtlijn 2006/87/EG, anderzijds het Rijnvaartreglement (ROSR). In deze studie werd onderzocht hoe de bestaande richtlijnen worden toegepast in de desbetreffende landen, hoe dit kan leiden tot bepaalde voor- of nadelen en welke kosten deze met zich meebrengen.

Verschillende partijen werden gehoord waaronder de keuringsinstanties, overheden, rederijen en scheepswerven. Dit alles om een zo correct en algemeen mogelijk beeld te kunnen vormen van enerzijds de regelgeving en anderzijds de praktijk, alsook de kosten om voor een vaartuig de nodige technische certificaten te behouden.

Veelal in alle onderzochte landen wordt de Europese richtlijn haast volledig overgenomen in de wetgeving. Uit de gesprekken met verschillende partijen blijkt dat de toepassing van de geldende re-

➔ *Zie pagina 4*

gelgeving in de praktijk daarentegen nog steeds bepaalde verschillen toont.

De verschillen laten zich voelen in de maximale geldigheidsduur van de verkregen certificaten, al dan niet de noodzaak door een erkend classificatiebureau gekeurd te zijn, de keuringsinstanties, het aantal partijen dat aan bod komt en de interpretatie van de (nochtans identieke) regelgeving. De eerste drie verschillen gelden enkel voor droge ladingschepen. De laatste twee gelden eveneens voor tankers.

De hierboven vermelde verschillen hebben een rechtstreeks effect op de kosten om een vaartuig te laten keuren. Uit het uitgebreid verslag zal blijken dat deze kostenverschillen echter geen doorslaggevende rol spelen in de totale kostenopstelling.

Omdat voor droge ladingschepen een eigenaar mag kiezen in welk land hij zijn vaartuig laat keuren onafhankelijk waar het vaartuig staat ingeschreven, betekenen een aantal verschillen geen rechtstreeks concurrentienadeel voor de Belgische vloot. Toch zullen deze een impact hebben op het Belgische binnenvaartlandschap. Deze vrijheid van keuze bestaat niet voor tankers wat dan wel een rechtstreekse impact kan hebben op de Belgische vloot.

Om de positie van de Belgische schippers te versterken werden een aantal aanbevelingen en aandachtspunten voorgesteld die in het verslag meer in detail worden besproken. Hieronder vallen het invoeren van een controlesysteem om zo de kwaliteit en een correcte toepassing van de regelgeving te kunnen waarborgen, het verminderen van de periodiciteit van keuringen zonder hierbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de inspecties, het herdefiniëren van de werkgebieden van de regionale overheden en het harmoniseren van de certificaten van verschillende landen gekoppeld aan een Europees uniform inspectiesysteem voor het elimineren van de interpretatieverschillen.

Financiering en steunmaatregelen

De analyse van de financieringsvoorwaarden kadert in een ruimer verhaal, met name het financieringsklimaat dat ongeveer 10 jaar geleden gold. Men kan spreken van een nieuwbouwgolf in die periode die met name in Nederland sterk tot uiting kwam. Uit eerdere studies en gesprekken blijkt dat er in deze periode sneller en eenvoudiger bankfinanciering mogelijk was. Specifieke overheidsprogramma's, zoals het toekennen van overheidswaarborgen, ondersteunden en versterkten deze evolutie.

Door de overcapaciteit in de markt – deels door de dalende volumes ten gevolge van de economische crisis; deels door de nieuwbouw van grotere schepen- werd een neerwaartse druk op de tarieven gecreëerd en kwam de binnenvaartsector onder druk te staan. Ook het in de vaart houden van (veelal Nederlandse) schepen die niet hun afbetalingen konden voldoen (met behulp van onder meer de overheidswaarborgen) werd binnen de Belgische binnenvaart als nadelig ervaren.

Uit het onderzoek blijkt dat de elementen die deze nieuwbouwgolf hebben gevoed in grote mate niet meer aanwezig zijn. Banken hebben hun financieringsvoorwaarden aangepast en verstrengd. Wat de financieringsvoorwaarden betreft stellen we geen uitgesproken concurrentievoor- of nadeel vast voor de Belgische binnenvaart. Ook de toepassing van de overheidswaarborgen is sterk afgenomen.

Wel wordt er een gebrek aan financiering gevoeld in de sector. Dit probleem stelt zich in België des te meer.

Er zijn minder banken met voldoende affiniteit voor de sector. Door de minder goede concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart zullen banken bovendien –ondanks het potentieel- minder geneigd zijn tot financieren van nieuwe projecten.

Bijkomend aan het onderzoeken van alternatieve financieringsinstrumenten– zoals het oprichten van een Kredietunie binnen de sector of de mogelijkheid van crowdfunding - kan men **de bankensector in België dan ook meer en beter informeren over de binnenvaart**.

De invloed van de verschillende steunmaatregelen in de verschillende landen wordt in deze studie kwalitatief geanalyseerd. Omwille van de verscheidenheid aan maatregelen (directe, subsidies, fiscale aftrek,…) wordt er geopteerd voor een globale beschouwing van het subsidielandschap. De aandacht gaat hierbij specifiek uit naar steun aan schippers en binnenvaartondernemingen. Steun aan verladers of aan de infrastructuur heeft uiteraard een impact op het binnenvaartlandschap, maar richt zich niet specifiek tot de Belgische binnenschippers of ondernemingen.

Het aantal subsidies voor de binnenvaart lijkt de laatste jaren eerder afgenomen. Dit is zeker het geval in België: **er zijn geen maatregelen vanuit de overheid meer die inzetten op de verduurzaming van de vloot.** In de andere onderzochte landen lijkt het aanbod groter: in Duitsland zijn er steunmaatregelen die specifiek inzetten op de opleiding van de bemanning en de binnenschipper. In de meeste landen ligt de focus echter op de verduurzaming van de vloot. In Nederland gaat het vooral over fiscale aftrekken in duurzaamheidstrajecten.

Om de slagkracht van toekomstige maatregelen te vergroten pleit deze studie voor ***een gecoördineerde actie, om via de (Europese) sectorfederaties Europese projecten of budgetten binnen te halen.***

CDNI

www.cdni.be

Kalender CDNI 2015-2016

Inzameling olie- en vethoudend afval van de binnenvaart

VLAAMS GEWEST

Vanaf dinsdag 10 juni 2014 starten het Havenbedrijf Gent, nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV met het gezamenlijk inzamelen van olie- en vethoudend afval afkomstig van de beroepsvaart. Deze inzameling kadert in de verplichting die het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 aan de lidstaten oplegt om een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen uit te bouwen. De firma Martens Cleaning is aangeduid om deze opdracht uit te voeren.

De inzameling vindt plaats met ondervermelde frequentie in de volgende regio's/vaarassen:

REGIO	LOCATIE	FREQUENTIE		
Antwerpen	Bilgeboten	Alle werkdagen 9u tot 17u		
	Afvalparken	Op werkdagen 7u30-15u30		
Gent Zeehaven en Ringvaart om Gent	Bilgeboot Martens 8	Dagelijks van 7u30-16u30 (*)		
			2015	2016
Boven-Schelde	Openbare kade Asper (*)	Week	47	5-16
Leie	Openbare kade Waregem (*)	Week	51	11-24
Zeekanaal Brussel/Schelde	Wipkaai (Bornem) (*)	Week	42	2-14
Albertkanaal en Kempische kanalen	Openbare kade Olen (*)	Week	49	8-19

Schippers kunnen er terecht met afgewerkte olie, schroefasvetten, bilgewater, gebruikte olie- en mazoutfilters, poetslappen of andere absorbentia, lege olievaten en oliebidons.

Een afgifte kan enkel op afspraak en kan eenvoudig worden aangevraagd via het aanvraagformulier dat terug te vinden is op http://www.binnenvaartservices.be – afvalinzameling voor binnenschepen.

Na ontvangst van deze aanmelding zal Martens Cleaning steeds contact opnemen met het schip ter bevestiging van de gevraagde inzameling.

WAALS GEWEST

Alle waterwegen D.G.2 – Bericht

Vanaf 1 september 2015 moeten alle producten van deel A van het CDNI gedeponeerd worden als volgt :

De inzameling gebeurt door een speciaal uitgeruste mobiele eenheid aan land, in de volgende zones :

- Zone west : Bovenschelde, kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, Centrumkanaal met groot gabariet:
- 2015: van 7 tot 11 september, van 7 tot 11 december
- 2016: van 7 tot 11 maart, van 6 tot 10 juni.
- Zone oost : kanaal van Charleroi naar Brussel, Samber stroomafwaarts Monceau-sur-Sambre, Maas in de provincie Namen:
- 2015: van 5 tot 10 oktober
- 2016: van 11 tot 15 januari, van 11 tot 15 april, van 4 tot 8 juli.

De dienst wordt verzekerd van maandag tot vrijdag tussen 08u30 en 16u00, met uitzondering van de feestdagen.

Afspraak moet gemaakt worden twee weken vóór en ten laatste om 14u de dag vóór de inzameling, hetzij per telefoon op +32(0)499/69.13.44, hetzij per mail : hannes@dufour.be.

Ter herinnering : het betreft afgifte van "vaste" afvalstoffen (vetten, filters, lege recipiënten, vodden) en "vloeibare" afvalstoffen (afgewerkte oliën en bilgewater "CDNI-deel A").

De schippers dienen de instructies van het in ontvangst nemend personeel na te leven.

Tijdelijk wordt de afgifte niet geweigerd aan schippers die niet zijn toegetreden tot het CDNI.

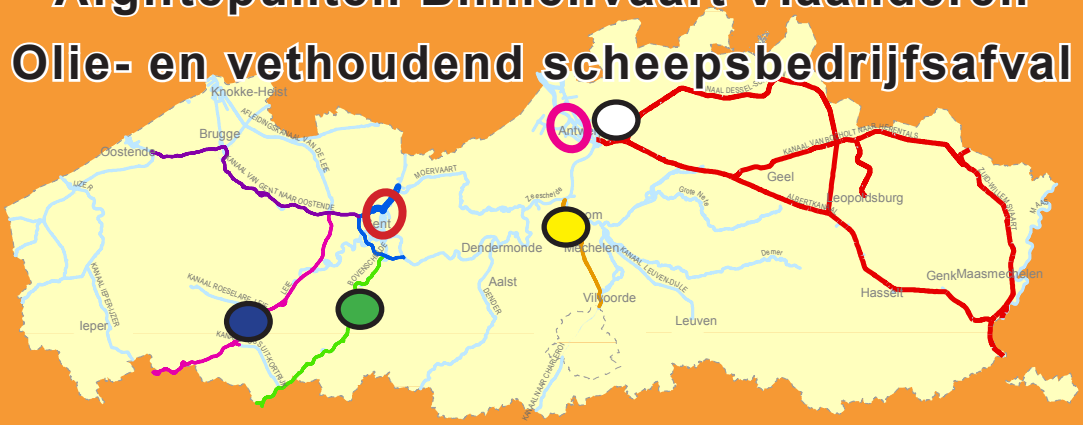
Het deponeren of achterlaten van deze afvalstoffen op een andere plaats is strafbaar op basis van het decreet van 27 juni 1996 met betrekking tot de afvalstoffen. Inlichtingen over het CDNI (boekje, ECO-card, enz.) kunnen worden ingewonnen op www.cdni.be.

Het toetreden tot het CDNI en het bezit van een ECO-card waarborgen de schipper het gratis deponeren op de deelnemende waterwegen, het verwerken van het afval volgens de normen en een directe besparing.

2015/0220/01

Afgiftepunten Binnenvaart Vlaanderen

Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval



Antwerpen (alle werkdagen van 9.00-17.00)

Gent (alle werkdagen)

Bovenschelde

Leie

Zeekanaal Brussel-Schelde

Albertkanaal en de Kempische kanalen

2015

JULI

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
27			1	2	3	4	5
28	6	7	8	9	10	11	12
29	13	14	15	16	17	18	19
30	20	21	22	23	24	25	26
31	27	28	29	30	31		

AUGUSTUS

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
31						1	2
32	3	4	5	6	7	8	9
33	10	11	12	13	14	15	16
34	17	18	19	20	21	22	23
35	24	25	26	27	28	29	30
36	31						

SEPTEMBER

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
36		1	2	3	4	5	6
37	7	8	9	10	11	12	13
38	14	15	16	17	18	19	20
39	21	22	23	24	25	26	27
40	28	29	30				

OKTOBER

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
40				1	2	3	4
41	5	6	7	8	9	10	11
42	12	13	14	15	16	17	18
43	19	20	21	22	23	24	25
44	26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
44							1
45	2	3	4	5	6	7	8
46	9	10	11	12	13	14	15
47	16	17	18	19	20	21	22
48	23	24	25	26	27	28	29
49	30						

DECEMBER

	MA	DI	WO	DO	VR	ZA	ZO
49	30	1	2	3	4	5	6
50	7	8	9	10	11	12	13
51	14	15	16	17	18	19	20
52	21	22	23	24	25	26	27
53	28	29	30	31			

Wij zijn op aangegeven dagen aanwezig van 7.30 - 16.30 uur

Voor een afspraak: www.binnenvaartservices.be.

PORT OF GHENT

John Kennedylaan 32
Haven 3000 A
B-9042 Gent
T + 32 (0)9 251 05 50
F + 32 (0)9 251 54 06
info@havengent.be

Martens Cleaning

Spanjeweg 2
Havennummer 8614
4455 TW Nieuwdorp (NL)
T +31 (0)113 67 22 10
F +31 (0)113 35 24 42
info@martenscleaning.nl

nv De Scheepvaart

Havenstraat 44
3500 Hasselt
T +32 (0)11 29 84 00
F +32 (0)11 22 12 77
info@descheepvaart.be

Port of Antwerp

Hofstraat 17
2000 Antwerpen
T + 32 (0)3 229 65 32
F + 32 (0)3 229 65 60
info@portofantwerp.com

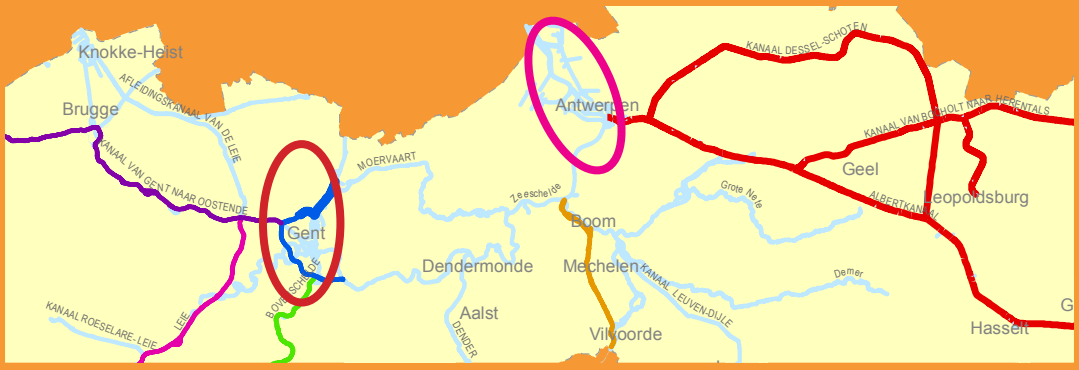
Mobiliteit en Openbare Werken

Koning Albert II laan 20 bus 5
1000 Brussel
T +32 (0)2 553 77 64
info@mow.vlaanderen.be

Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

Oostdijk 110
2830 Willebroek
T +32 (0)3 860 62 11
F +32 (0)3 860 62 78
info@wenz.be

Mocht de locatie van ons mobiel inzamelstation voor u niet bereikbaar zijn gelieve ons te contacteren.



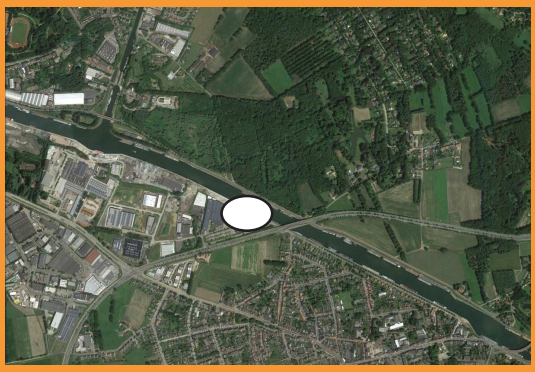
Gent, Zeehaven-Ringvaart (Bilgeboot)

Antwerpen (Bilgeboot)

Damstraat, Asper-Zingem (Inzamelvoertuig)

Vijve-Trakel, Waregem (Inzamelvoertuig)

Eduard de Blockstraat, Wintam-Bornem (Inzamelvoertuig)



Kanaaldijk, Wijnegem (inzamelvoertuig)

PORT OF GHENT

Martens CLEANING

Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

nv De Scheepvaart

Port of Antwerp

Mobiliteit en Openbare Werken

COLOFON

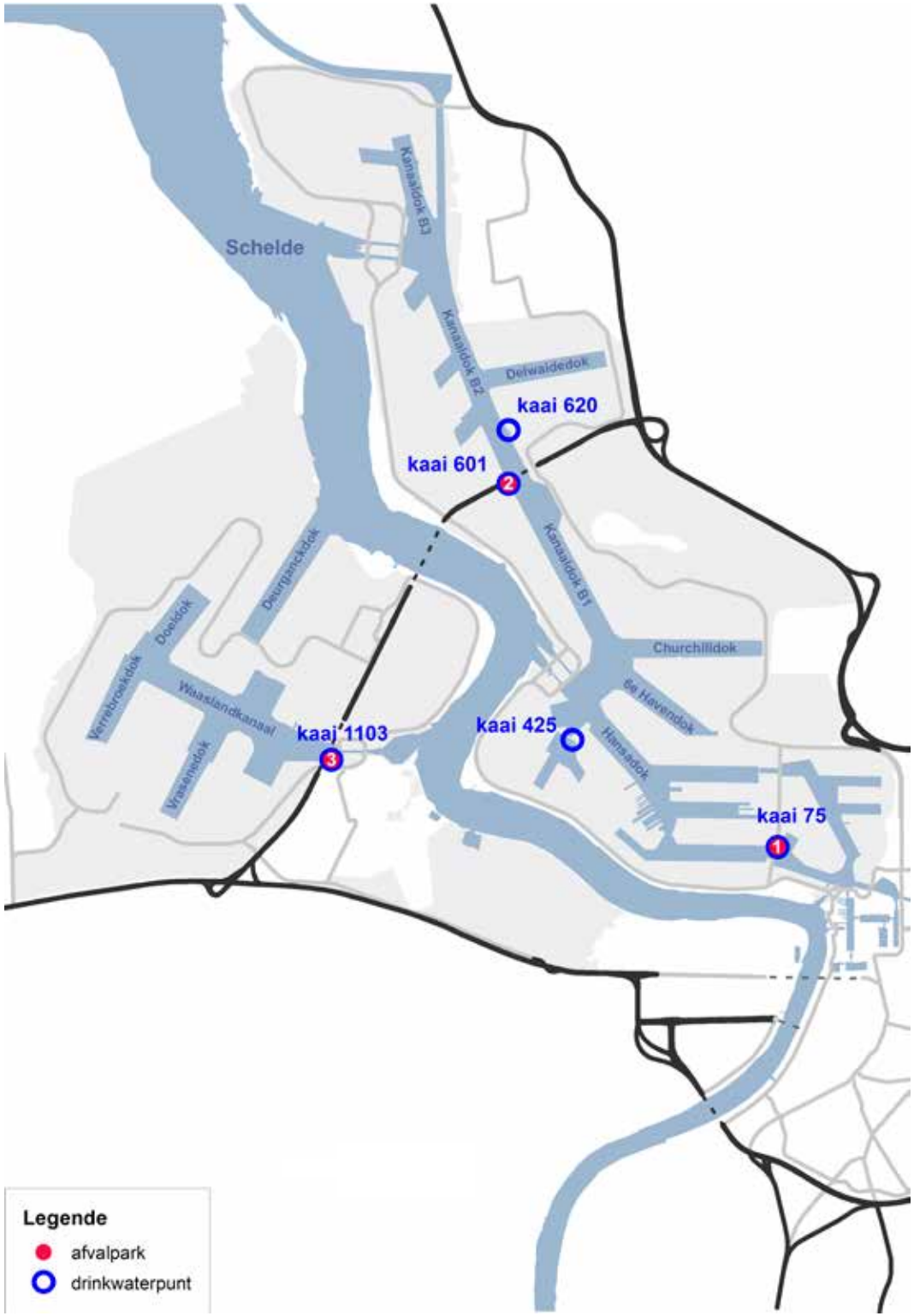
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Havenhuis
Entrepotkaai 1
2000 Antwerpen
T +32 3 205 20 11
F +32 3 205 20 28
E info@portofantwerp.com
www.portofantwerp.com
Maart 2015
101212

Port of Antwerp

Afvalinzameling in de haven van Antwerpen

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de havengemeenschap hechten veel belang aan een propere en duurzame haven. In ons dagelijks ondernemen willen we de mens, het milieu en de economie zoveel mogelijk met elkaar verzoenen. Samen met jou werken we iedere dag aan een propere, veilige en efficiënte haven.

Het Havenbedrijf is verantwoordelijk voor de inzameling van scheepsafval voor de binnenvaart en voorziet twee mogelijkheden van afgifte: de bilgeboot op Rechteroever en drie afvalparken op Linker- en Rechteroever. Naast de mogelijkheid om er je afval te bezorgen, is er ook een drinkwaterpunt aanwezig, waar je 24/7 terecht kunt om water te tappen.



AFVALPARKEN

❶ K75 – Noordkasteelpark (Rechteroever)
Maandag tot vrijdag van 07.30 tot 15.30,
gesloten tijdens weekend en op feestdagen

❷ K601 – Lillopark (Rechteroever)
Maandag tot vrijdag van 07.30 tot 15.30,
gesloten tijdens weekend en op feestdagen

❸ K1103 – Kallopark (Linkeroever)
Maandag tot vrijdag van 07.30 tot 15.30,
gesloten tijdens weekend en op feestdagen

BILGEBOOT ENKEL OP RECHTEROEVER

Oproep bilgeboot
(Martens Cleaning in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
T +32 3 229 73 33
VHF ch. 82

Openingsuren:
- maandag - vrijdag van 09.00 tot 17.00
  aanvraag voor 10.00 = ophaling zelfde dag
  aanvraag na 10.00 = ophaling volgende werkdag vóór 14.00

Bilgeboot algemeen:
- gratis afgifte mogelijk vanaf 1.000 tot 6.000 liter bilgewater

Bilgeboot in Kattendijk-, Hout-, Asia- & Kempisch dok:
- gratis afgifte mogelijk vanaf 2.000 tot 6.000 liter bilgewater
- ophaling binnen 14 dagen na aanvraag

Meer info:
- www.portofantwerp.com/afvalbeleid
- T +32 3 205 24 03
- milieu@portofantwerp.com