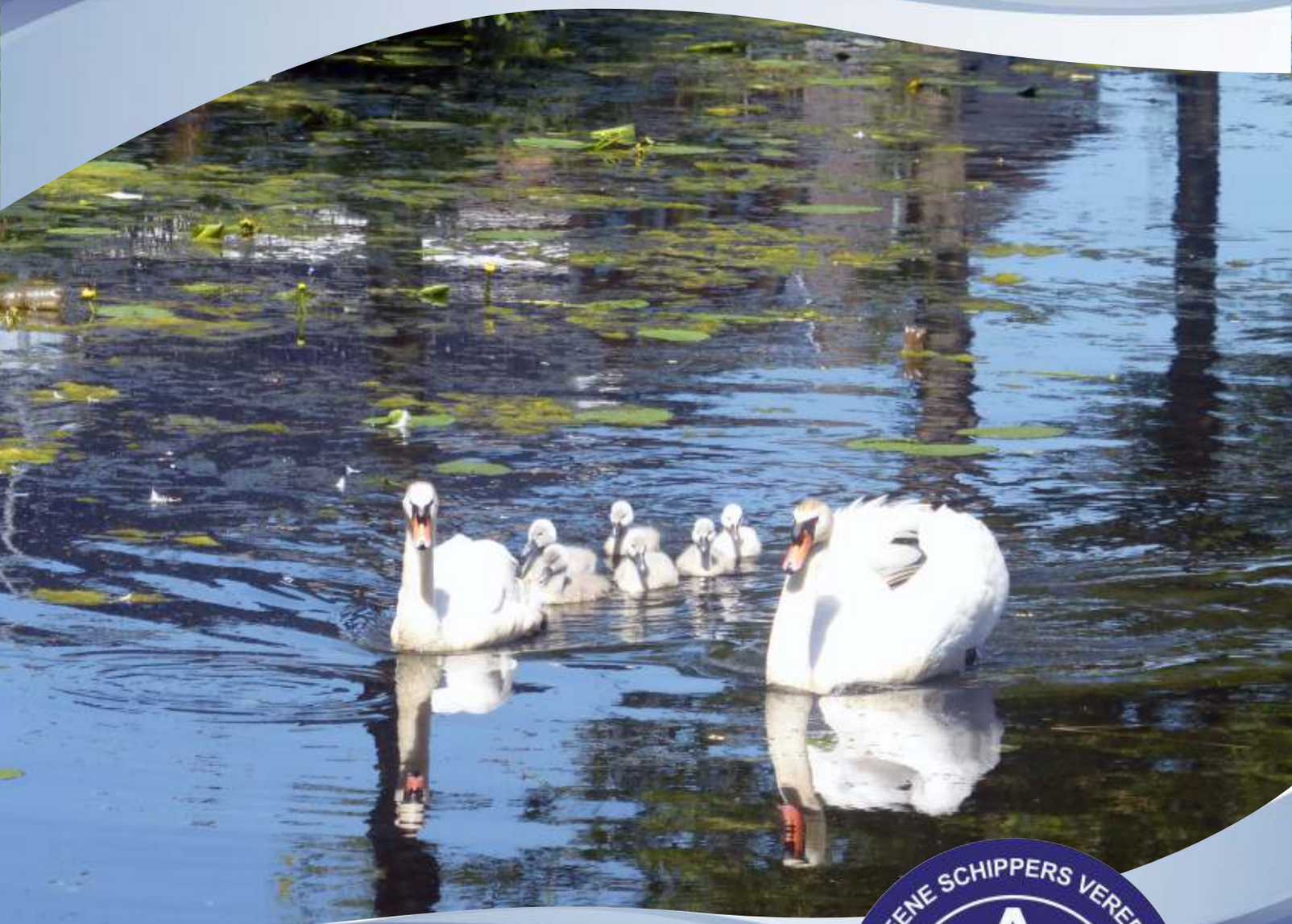
ASV Nieuwsbrief

April 2021



Fosfine
Nautisch - Technisch
Ligplaatsen
Toekomst binnenvaart
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Stellingen
De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;
- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
- een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- het behoud van onafhankelijkheid.

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;
- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

Secretaris
Esther Lubbers
esther-lubbers@hotmail.com
Tel: +31652826731

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

ASV Woordvoerder
Sunniva Fluitsma,
E-mail: twigt.franto@shipmail.nl
Tel. +31 611 887791

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Corrie Last, Liesbeth de Jonge, Gerberdien Le Sage, Tineke Veuger, Sunniva Fluitsma,, Jessica vd Akker, Corrie van Dongen en vele anderen
Voorpagina: Tineke Veuger

INHOUD

Voorwoord
4 Voorwoord

Centrale bediening
5 Afstandsbediening; Weer gaat het mis
6 Inspreekrecht Raadsvergadering Haarlem
7 Afstandsbediening Noord Holland
7 Motie Haarlem
8 Doorzetten Centrale brugbediening Haarlem slecht besluit

Toekomst binnenvaart
9 Toekomst Binnenvaart deel 1
11 Toekomst Binnenvaart deel 2
14 Toekomst Binnenvaart deel 3
15 Paria's
16 PLATINA3 - Persbericht Budapest sessions

Varen doe je samen
17 Asociaal varen
18 Roeiers Deventer

Fame
19 FAME: de gang van zaken
19 ASV bezorgd over FAME in brandstof binnenvaart
21 Brandbrief ASV en EOC

Vergroening
23 Maatregelen met effect op stikstofuitstoot
24 Beantwoording Kamervragen lid Schonis over gebruik van vervuilde grond

Noord-Holland
25 WBA Verslag
25 Pleidooi voor de binnenvaart
26 Goed nieuws Noord-Holland compenseert gedupeerde schippers
27 Motie aanlegplaatsen voor beroepsvaart

Fosfine
28 Melding van een lading met een te groot gasgehalte
29 Brief van de minister over fosfidetabletten

Ligplaatsenbeleid
30 Moeten er eerst doden vallen?
31 Huisvuilcontainer met problemen
32 Bezwaarschrift afsluiten kade Maashaven

Markt en marktwerking
33 G.I.E. Project Marktsituatie Frankrijk

Nautisch Technisch
34 (Europese) nautisch technische zaken
34 Brief Boegschroefbediening van het Ministerie I&W
35 Bericht over BICS: conclusies
38 Verwarring leidt tot gevaarlijke situaties
38 Royerssluis plus Boudewijnsluis buiten werking
39 Verslag OTNB nautiek
39 Wijziging richtlijn erkenning beroepskwalificaties binnenvaart
40 Meldt stremmingen binnenvaart

Flitslampjes
41 Flitslampjes

VERENIGDE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

De verkiezingen zijn weer achter de rug en we kunnen zeggen dat dit voor de binnenvaart nogal wat betekent. Op de SGP en de PvdD na is van geen enkele partij de woordvoerder binnenvaart nog aanwezig in de commissie Infrastructuur en Waterstaat.

Alle opgebouwde contacten zijn verdwenen. Deels doordat sommigen zich niet meer verkiesbaar stelden, anderen omdat zij door hun Partij niet meer op de kieslijst gezet zijn. Er waren erbij die alles hebben gedaan om toch nog met voorkeursstemmen in de Kamer te komen. Dat lukte niet, terwijl anderen door voorkeursstemmen voor nieuwe kandidaten juist hun zetel kwijtraakten.

Kortom: het is weer een heel gepuzzel om te vinden wie nu de woordvoerder binnenvaart is voor welke partij en hoe die benaderd moet worden.

Tegelijkertijd moeten we concluderen, dat daarmee alle continuïteit in deze commissie verloren gaat. Dat kan toch niet goed zijn, zou je zeggen.

Op dit moment gebeuren er veel zaken op ander vlak in de politiek. Zo is alles onzeker rond Corona en blijven de maatregelen een speurtocht voor schippers die internationaal varen. Welke formulieren moeten we waar downloaden? Moeten we snel-testen aanschaffen en hoe bewijzen we dan dat we gezond zijn? We horen de vreemdste verhalen en soms zijn die nog waar ook.

Ondertussen blijven wij ons uiterste best doen om de belangen van de binnenvaart op alle vlakken te behartigen. En eigenlijk is het nauwelijks meer te doen. We maken zoveel dingen mee. En soms gaat het zelfs over overleven en moeten alle zeilen bijgezet worden. Denk aan de gevolgen van fosfine of aan het onbereikbaar zijn voor hulpdiensten, doordat men opgesloten zit achter hekken. Die onderwerpen kiezen we niet, ze komen op ons pad. En vaak nadat jarenlang onze waarschuwingen weggewuifd zijn: het zal allemaal wel meevallen.

Het valt niet mee. Een brug die opeens naar beneden komt, als je eronder door vaart; dat valt niet mee. Merken dat er toch weer lading met fosfine in je ruim komt, valt ook niet mee. Dan te horen krijgen als je dat schip moet verlaten, dat je niet meer terug het terrein op mag….

Abstracte zaken als “ligplaatsbeleid” krijgen opeens een gezicht als een baby’tje door dit beleid dreigt te overlijden. Het is treurig, maar dat is het moment dat opeens iedereen bereid is om te luisteren en daar moeten we dan gebruik van maken. Dankzij de ouders, die de angsten die ze hebben doorgemaakt met ons willen delen.

En door al die zaken zijn wij vaak degenen die al die lelijke, boze dingen zeggen tegen de beleidsmakers. Wij zijn degenen die zorgen dat het in de pers komt en er vragen gesteld worden in de Kamer. En natuurlijk vindt men dat niet leuk. Ik denk stiekem dat er achter mijn naam ook wel eens heeft gestaan (al is het maar in iemands hoofd) “functie elders”.
Maar wij hebben de middelen als pers en politiek hard nodig om ons te laten horen en om tegenwicht te bieden aan de macht van anderen, zoals ambtenaren en bedrijven.

Dat doen we samen met de pers, omdat de mensen in ieder geval op de hoogte moeten zijn. We proberen dat ook samen met de politiek te doen. Politiek is tenslotte strijd om de macht.

Maar politiek is niet alleen strijd óm de macht, maar ook tégen de macht. Ik denk dat de Franse denker en politicus François Guizot (1787-1874) gelijk had, toen hij stelde dat het beperken van macht de voornaamste taak van de politiek is. Macht die niet ingeperkt wordt, is altijd gevaarlijk.

Onbegrensde macht neigt zichzelf in stand te houden, maar zelfs met de beste bedoelingen kan op den duur onbegrensde macht boosaardige trekken krijgen; daarvoor hoef je maar om je heen te kijken.

Macht moet van repliek worden gediend, naar redenen worden gevraagd en worden gedwongen tot antwoorden.
En daarom hebben wij talloze momenten die echt niet gezellig en aangenaam zijn, omdat we degenen zijn die aan stoelpoten zagen en de uitvoering van de macht ter discussie stellen.

Dat is niet altijd leuk, maar wel noodzakelijk.

Gelukkig merken we dat op alle niveaus inmiddels met ons in gesprek gegaan wordt en beter nog: er is nog nooit zo goed naar ons geluisterd als op dit moment. En ook wij luisteren natuurlijk, want begrijpen van de beweegredenen van een ander helpt ons allemaal een stukje verder.

Praten en luisteren; als je de nieuwsbrief leest, zul je zien hoe ontzettend belangrijk dat is om een stapje verder te komen.

Sunniva

Centrale Bediening

Afstandbediening: weer gaat het mis

27 maart was het weer zover; De hefbrug bij de Boscheweg (Tilburg) ging sluiten, terwijl het schip nog maar net de brug in was gevaren.

De Aurora van schipper Stienstra had netjes gewacht op groen licht en schrok zich een ongeluk toen bijna direct nadat de kop van het schip in de brugopening zat, het licht op rood sprong en onmiddellijk de brug begon te zakken (hoe zat het ook weer met de veiligheidsvoorschriften?). Stienstra had de tegenwoordigheid van geest om onmiddellijk de centrale brugbediening op te roepen die het zakken stopte en de brug weer opende. Maar het was te laat. Hoewel gelukkig de stuurhut gespaard bleef, kon de auto niet meer vrij gevaren worden. Die kan nu total loss verklaard worden en we weten wie degene is, die voor de kosten op kan draaien. Want voor de dagwaarde koop je nu eenmaal zelden een vergelijkbare andere auto.

Rijkswaterstaat zou eerst nog langskomen bij de geschrokken schipper die direct door de sluis had vastgemaakt, maar zag daar maar vanaf: “ze konden toch niets doen”. Dat is even makkelijk.

Ondertussen zet Haarlem de centrale brugbediening door onder het mom van “veiliger” bedienen en Noord-Holland heeft net weer de aanbesteding uitgezet voor nog eens 15 objecten die op afstand bediend moeten worden.

Reacties op facebook:

Arjen Stienstra:
De persoon van RWS, die zou komen was wel supervriendelijk en meelevend, daar kan ik echt niks raars over vermelden. Dat ze niet meer langskwamen is wel in overleg, het zou niet veel toevoegen.

Maar het is toch wel bijzonder eigenlijk dat een object gewoon kan zakken als er een schip onder vaart. Je zou denken in het kader van veiligheid dat daar een sensor voor zou moeten zitten?

Nou ik ben blij dat het niet erger is afgelopen, het scheelde maar een haartje of de stuurhut was er afgemaaid geweest. Mn dochtertje van 3 zat de hele ochtend in de stuurhut, ze was toevallig net beneden. Je moet er toch niet aan denken.

Enkele andere reacties:

1. Ik had gisteren even een praatje met een sluismeester op een hier niet nader te noemen sluis om de beste man uit de wind te houden... Maar ik kan jullie melden dat het nog gekker gaat worden... Ook op de Maas. Ze willen straks de effectieve schutlengte terugbrengen of een X-percentage standaard gaan reserveren voor de pleziervaart. Dat kan leuk worden. Het probleem zit hem in de hogere functies bij RWS. Daar komen mensen met een hoge opleiding die nog nooit een sluis in de praktijk hebben gezien.
2. De RWS zou hand in eigen boezem moeten steken voor veiligheid en de binnenvaart niet onderdrukken. Ze proberen altijd via de media de schipper of de binnenvaart de zwarte piet toe te spelen terwijl dat het bij RWS kreunt en zucht van onwetendheid over de binnenvaart. Theorie werkt anders dan de praktijk en dat kun je de yuppen maar niet aan het verstand krijgen.
3. Hier kan je toch moedeloos van worden. Is trouwens niet de eerste keer dat er problemen zijn met die brug of door de brug.

Inspreekrecht Raadsvergadering Haarlem

Inspreken ASV m.b.t. voornemen centrale brugbediening Haarlem

Op donderdag 11 februari 2021 heeft de ASV gebruik gemaakt van haar inspreekrecht tijdens een Raadsvergadering van de gemeente Haarlem. Daarin heeft de ASV in 3 minuten tijd geprobeerd duidelijk te maken dat de voorgenomen bediening op afstand van de bruggen in Haarlem meer overweging nodig heeft dan nu het geval lijkt te zijn. Haarlem baseert haar besluitvorming op een rapport van Antea (een organisatie die o.a. hardware zoals glasvezelkabels levert) en Integro (een organisatie die werkplekken inricht) die tot de, nergens onderbouwde, conclusie komen dat centrale bediening veel veiliger zou zijn dan de huidige bediening door de brugwachters. Vreemd want er hebben zich in Haarlem nog nooit ongevallen voorgedaan, dus hoeveel veiliger kan het worden?

De ASV heeft al eerder een stuk hierover naar Haarlem gestuurd en daarop heeft de raad geantwoord. Daar stonden wel heel veel opvallende zaken die de ASV natuurlijk nooit in de 3 minuten kon weerleggen of ter discussie stellen. Zaken zoals:

1. Het ergst vonden wij dat volgens het antwoord op ons schrijven het ongeval in Zaandam NIET veroorzaakt zou zijn door de centrale bediening OMDAT het een menselijke fout zou zijn. Ja, een menselijke fout, maar dan wel ontstaan doordat deze mens werd gehinderd doordat hij/zij afhankelijk was van camerabeelden en de betrokkenen/slachtoffers dus niet in beeld waren. Was de brugbediener aanwezig geweest en had hij/zij die 2 personen midden op de brug zien staan, dan had diegene zich vast wel bedacht voor hij/zij de brug zou openen. En toen de omstanders begonnen te schreeuwen, had men vast wel iets gehoord. Dit is nu juist het probleem: de ambtenaar die op afstand bedient, krijgt de schuld toegeschoven terwijl diegene afhankelijk is van een systeem waar diegene maar mee moet zien te werken.
2. Er lijkt ook wel voorbijgegaan te worden aan de impact die zo'n voorval heeft op de betrokkenen. Niet alleen de slachtoffers, maar ook de brugbedienaar die verantwoordelijk is of zich verantwoordelijk voelt voor zo'n ernstig incident en zelfs veroordeeld wordt, zoals in Zaandam gebeurd is.
3. Wij hadden voorts gesteld (onderbouwd met stukken) dat je dan wel kunt bezuinigen op de brugbedienaars, maar dat er dan dure ICT-ers voor in de plaats komen. Het antwoord was dat er helemaal geen ICT-ers aan te pas komen. Vragen wij ons weer af hoe dat dan gaat met de noodzakelijke software (hoe vaak horen wij niet: de software functioneert niet?), de camera's, de schermen? Onze cijfers waren gebaseerd op ervaringen bij andere provincies e.d.
4. Men stelt ook vast dat het helemaal geen bezuiniging zou zijn MAAR, tegelijkertijd lezen we dat men 1 FTE 'overhoudt' die men dan kan inzetten op handhaving. Dat is DUS een bezuiniging op de brugbediening.
5. De centrale bediening zou veiliger zijn, blijft men maar zeggen. Niets is veiliger dan een brugwachter die ter plekke is en de situatie optimaal kan overzien, in kan grijpen op bijzondere omstandigheden en kan anticiperen op zaken zoals weersomstandigheden e.d.
6. Helemaal bizar is dat men durft te stellen dat men beter zicht zou hebben bij op afstand bedienen. Beter zicht? De schippers weten wel beter. Niet alleen de talloze (bijna) ongevallen komen voort uit dode hoeken, beslagen camera's en beeldschermen die niet goed werken etc. Ook al die uren oponthoud die schippers wekelijks meemaken doordat camera's e.d. niet goed functioneren, spelen ons parten. Dat is ervaring en dat dient meegenomen te worden in de besluitvorming.
7. Dan stelt men ook nog eens dat er geen directe effecten op het wegverkeer zullen zijn. Geheel voorbijgaande aan het feit dat het hier om heel drukke verkeersaders (Prinsenbrug, Buitenrustbrug) gaat. Ook daar heeft onderzoek op plaatsgevonden (bijgeleverd met de eerdere stukken door de ASV): de roodlichttijd voor wegverkeer stijgt met 33% en bij drukke situaties (file, spitstijd) neemt dat toe tot +80%! Dan hebben we het nog niet over het feit dat door alle extra veiligheidsmaatregelen bij op afstand bedienen de binnenvaart gehinderd wordt*, minder snel door de bruggen kan en juist daardoor ook het wegverkeer weer langer moet wachten. Let wel: er zijn 55.000 brugopeningen per jaar in Haarlem en het betreft 8.300 vaartuigen, waarbij de aanname is dat het nog drukker zal worden.
8. Men zegt ook dat men bij de overdenkingen geen "voorkeur vooraf" zou hebben voor wel of niet centrale bediening. Maar de niet onderbouwde conclusies wijzen wel alleen naar de voordelen van centrale bediening. Nergens zien we eventuele mitsen of maren of het werkelijk meenemen van ervaringen van ervaringsdeskundigen. Men heeft gesproken met de havendienst, maar we zien nergens wat daaruit gekomen is en kennelijk is de gebruiker van de bruggen, de schipper, helemaal niet meegenomen in dit proces. We zien helemaal geen meetresultaten van de gehouden interviews, geen bewijs waarom het efficiënter zou zijn en veiliger om centraal te bedienen, maar er worden wel conclusies getrokken, gebaseerd op wat?
9. Vervolgens wordt er geheel voorbijgegaan aan de reden dat de ASV aan de Kamer heeft gevraagd om het op afstand bedienen te evalueren. Dat is niet omdat het allemaal in alle omstandigheden zo goed gaat.

Conclusie:

Voordat de raad tot een besluit komt, zou men een werkelijk onafhankelijk onderzoek moeten laten doen naar de voors maar ook naar de tegens en de consequenties van een ingrijpende beslissing, die eenmaal genomen niet meer teruggedraaid zal worden.

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

*de schipper moet door de veiligheidseisen bij op afstand bedienen langer op groen licht wachten, bij verlies aan snelheid wordt een schip minder bestuurbaar: dan duurt het weer lang voor men op snelheid is en in de juiste positie voor en door de brug komt.

Afstandsbediening Noord-Holland

Introductie: Afstandsbediening Noord-Holland bron van stremming en oponthoud

Dat Noord-Holland alle objecten op afstand gaat bedienen, is al een tijdje duidelijk. Dat tegenargumenten als aantasting van de veiligheid -zoals incidenten hebben aangetoond- en extra oponthoud voor zowel het verkeer over water als over de weg -door veiligheidsmaatregelen horend bij op afstand bedienen- niet doorslaggevend blijken om een pas op de plaats te maken, is ook al even duidelijk.

Belangrijke brug maand gestremd
En zo moeten we constateren dat een brug, die van groot belang is voor de beroepsvaart maar ook van belang is voor de staande mastroute; de Leimuiderbrug in de Haarlemmermeerpolder, in de maand maart meerdere malen voor langere periodes gestremd zal zijn. En dat allemaal omdat er dan aan de brug gewerkt wordt om deze geschikt te maken voor 24-uurs centrale bediening op afstand.

En omdat er een nieuwe besturingskast en koppelkast moeten komen om de brug aan te sluiten op de bediencentrale in Heerhugowaard, is er geen bediening van de brug van maandag 1 tot en met zondag 28 maart. Van maandag 29 maart tot en met vrijdag 2 april wordt de brug niet bediend van 05.00 tot 09.00 uur en van 16.00 tot 22.00 uur.

Dan kan er in het laatste weekend van maart ook nog extra oponthoud zijn tijdens de uren dat er wel wordt bediend: scheepvaartverkeer is dan volgens de provincie maximaal één uur extra kwijt. Dat komt voornamelijk omdat er dan getest zal worden en het brugdek enkele keren per dag op en neer gaat.

Men belooft dat vanaf 7 april de brug weer op de reguliere bedientijden in werking zal zijn.

Door fout beleidsmakers schipper extra de dupe
Eén van de leden van de ASV heeft ons benaderd met het volgende:
De schipper is onderweg vanaf het Noorden naar Aalsmeer. Hem is bekend dat de Bosrandbrug gestremd is tot 1 maart 07.00 uur. Hij heeft vrijdag 26 februari meerdere wegen bewandeld en navraag gedaan over wanneer de stremming daadwerkelijk opgeheven wordt.

Hij kreeg helaas geen eenduidig antwoord op zijn vraag. Alle betrokkenen zeiden iets anders of wisten het niet. Maar over 1 ding waren ze het eens: de stremming zou uiterlijk 1 maart 07.00 uur opgeheven worden.

Hij is dus voor de brug gevaren, omdat als de Bosrandbrug op 1 maart weer in bedrijf zou zijn, de brug van Leimuiden eruit zou gaan voor een maand (een MAAND die nodig zou zijn om hem gereed te maken voor afstandsbediening).

Op 1 maart wilde ons lid dus door de Bosrandbrug varen, maar kreeg geen gehoor. Uiteindelijk wist de centrale bediening van Heerhugowaard hem te vertellen dat de Bosrandbrug nog tot zeker donderdag 4 maart buiten gebruik is. Tegelijkertijd heeft men wel de brug van Leimuiden gestremd. Overigens is deze man zelf zaterdag 27 februari nog polshoogte gaan nemen bij de Bosrandbrug waar niemand aan het werk was. Als er onvoorziene zaken zijn, zou je mogen verwachten dat men met man en macht aan het werk is om de zaken alsnog voor elkaar te krijgen. Maar nee hoor, helemaal geen werkzaamheden. De schipper heeft daarmee o.i. alles gedaan wat hij zou kunnen doen om op tijd op de hoogte te zijn van de omstandigheden en de juiste keuze te kunnen maken. De overheid: provincie Noord-Holland laat deze schipper (deze sector) echter danig in de steek.

Want over een uitbreiding van de stremming is voor zover wij kunnen nagaan niet gecommuniceerd. In ieder geval niet via de gebruikelijke weg zoals teletekst en zelfs niet naar de bediening van de brug.
Als de schipper het tijdig had geweten, had hij in het weekend via Haarlem gevaren om in ieder geval te kunnen lossen.
Ook voor de verlader is dit een slechte zaak: het losbedrijf krijgt nu alle schepen tegelijkertijd daar als de stremming voorbij is.

Advies ASV: dien een claim in
Nadat de schipper aan de ASV vroeg wat hij het beste kon doen, hebben wij in ieder geval aangeraden een claim in te dienen, maar daarnaast leggen wij bij u het verzoek neer deze situatie op zo kort mogelijke termijn op te lossen.

Wij hopen en rekenen op een antwoord van u op korte termijn gezien de situatie.

Nawoord: Een mooi gebaar van provincie Noord-Holland
De ASV heeft op 8 april een gesprek gevoerd met de gedeputeerde van Noord-Holland en de coördinator van de centrale bediening over o.a. dit onderwerp. Daarin sprak de gedeputeerde uit dat het een ongelukkige samenloop van omstandigheden was, waarbij echter de communicatie vanuit de provincie de boosdoener was naar de schippers toe. Men zal dan ook de schippers zonder veel poespas en gedoe compenseren voor de geleden schade.

Overigens was men ervan overtuigd dat op afstand bedienen echt vlotter en veiliger was, ongeacht de daar tegenin gebrachte argumenten vanuit de ASV. Men heeft de ASV uitgenodigd eens te komen kijken in Heerhugowaard waar de centrale bediening plaatsvindt.

Vervolgafspraak
Vervolgens is afgesproken om ieder half jaar een gesprek te hebben over de situatie in Noord-Holland.

Motie Haarlem

Centrale bediening bruggen in Haarlem niet zonder slag of stoot. Vier partijen hebben een motie ingediend, waarin gevraagd wordt om een vervolgonderzoek alvorens tot de bediening op afstand over te gaan. Jouw Haarlem, OP Haarlem, SP en de Actiepartij gooien de handdoek nog niet in de ring.

Doorzetten Centrale brugbediening Haarlem slecht besluit

Doorzetten Centrale brugbediening Haarlem: een onomkeerbaar proces met grote risico's

In de Schuttevaer heeft een artikel gestaan met de kop "Binnenvaart kritisch over brugautomatisering Haarlem".

"Een kritische houding" dekt de lading niet wat de ASV betreft. De ASV is mordicus tegen dit besluit dat op drijfzand is gebouwd.

Daarom heeft de ASV middels een brief aan de Gemeenteraad en door het gebruik maken van het inspreekrecht er alles aan gedaan om duidelijk te maken, dat men absoluut geen centrale bediening in Haarlem zou moeten willen. Dat heeft de ASV gedaan, nadat zij benaderd is door diverse partijen met de vraag of zij haar expertise zou willen inzetten om Haarlem te behoeden voor een eenmaal gezette stap die niet meer terug te draaien valt (zoals de ervaring leert).

Waar we horen dat andere organisaties vinden dat centrale bediening in principe kan "mits de binnenvaart er geen oponthoud van ondervindt", vindt de ASV dat centrale bediening in Haarlem geen optie is.

Op donderdag 11 februari 2021 heeft de ASV daarom gebruik gemaakt van haar inspreekrecht tijdens een Raadsvergadering van de gemeente Haarlem. Daarin heeft de ASV in 3 minuten tijd geprobeerd duidelijk te maken dat de voorgenomen bediening op afstand van de bruggen in Haarlem meer overweging nodig heeft. Haarlem baseert haar besluitvorming op een rapport van Antea (een organisatie die o.a. hardware zoals glasvezelkabels levert) en Integro (een organisatie die werkplekken inricht) die tot de, nergens onderbouwde, conclusie komen dat centrale bediening veel veiliger zou zijn dan de huidige bediening door de brugwachters. Vreemd, want er hebben zich in Haarlem nog nooit ongevallen voorgedaan, dus hoeveel veiliger kan het worden?

De ASV heeft al eerder een stuk hierover naar Haarlem gestuurd en daarop hebben de betrokkenen geantwoord. In dat antwoord stonden opvallende zaken zoals:

1. Dat het ongeval in Zaandam NIET veroorzaakt zou zijn door de centrale bediening OMDAT het een menselijke fout zou zijn. Ja, een menselijke fout, maar dan wel ontstaan doordat deze mens werd gehinderd, doordat hij/zij afhankelijk was van camerabeelden en de betrokkenen/slachtoffers dus niet in beeld waren. Was de brugbediener aanwezig geweest en had hij/zij die 2 personen midden op de brug zien staan, dan had diegene zich vast wel bedacht voor hij/zij de brug zou openen. En toen de omstanders begonnen te schreeuwen had men vast wel iets gehoord. Dit is nu juist het probleem: de ambtenaar die op afstand bedient, krijgt de schuld toegeschoven, terwijl diegene afhankelijk is van een systeem waar diegene maar mee moet zien te werken.
2. Er lijkt voorbijgegaan te worden aan de impact die zo'n voorval heeft op de betrokkenen. Niet alleen de slachtoffers, maar ook de brugbedienaar die verantwoordelijk is of zich verantwoordelijk voelt voor zo'n ernstig incident en zelfs veroordeeld wordt, zoals in Zaandam gebeurd is.
3. De ASV had gesteld (onderbouwd met stukken) dat je dan wel kunt bezuinigen op de brugbedienaars, maar dat er dan dure ICT-ers voor in de plaats komen. Het antwoord was dat er helemaal geen ICT-ers aan te pas komen. Vraagt de ASV zich weer af hoe dat dan gaat met de noodzakelijke software (hoe vaak horen wij niet: de software functioneert niet?), de camera's, de schermen? Onze cijfers waren gebaseerd op ervaringen bij andere provincies e.d.
4. Men stelt ook vast dat het helemaal geen bezuiniging zou zijn MAAR, tegelijkertijd lezen we dat men 1 FTE 'overhoudt' die men dan kan inzetten op handhaving. Dat is DUS een bezuiniging op de brugbediening.
5. De centrale bediening zou veiliger zijn, blijft men maar zeggen. Niets is veiliger dan een brugwachter die ter plekke is en de situatie optimaal kan overzien, in kan grijpen op bijzondere omstandigheden en kan anticiperen op zaken zoals weersomstandigheden e.d.
6. Helemaal bizar is dat men durft te stellen, dat men beter zicht zou hebben bij op afstand bedienen. Beter zicht? De schippers weten wel beter. Niet alleen de talloze (bijna) ongevallen komen voort uit dode hoeken, beslagen camera's en beeldschermen die niet goed werken etc. Ook al die uren oponthoud die schippers wekelijks meemaken doordat camera's e.d. niet goed functioneren, spelen ons parten. Dat is ervaring en dat dient meegenomen te worden in de besluitvorming.
7. Dan stelt men ook nog eens dat er geen directe effecten op het wegverkeer zullen zijn. Geheel voorbijgaand aan het feit dat het hier om heel drukke verkeersaders (Prinsenbrug, Buitenrustbrug) gaat. Ook daar heeft onderzoek op plaatsgevonden (bijgeleverd met de eerdere stukken door de ASV): de roodlichttijd voor wegverkeer stijgt met 33% en bij drukke situaties (file, spitstijd) neemt dat toe tot +80%! Dan hebben we het nog niet over het feit dat door alle extra veiligheidsmaatregelen bij op afstand bedienen de binnenvaart gehinderd wordt, minder snel door de bruggen kan en juist daardoor ook het wegverkeer weer langer moet wachten.

Let wel: er zijn 55.000 brugopeningen per jaar in Haarlem en het betreft 8.300 vaartuigen, waarbij de aanname is dat het nog drukker zal worden.

8. Men zegt ook dat men bij de overdenkingen geen "voorkeur vooraf" zou hebben voor wel of niet centrale bediening. Maar de niet onderbouwde conclusies wijzen alleen naar de voordelen van centrale bediening. Nergens zien we eventuele mitsen of maren of het werkelijk meenemen van ervaringen van ervaringsdeskundigen. Men heeft gesproken met de havendienst, maar we zien nergens wat daaruit gekomen is en kennelijk is de gebruiker van de bruggen, de schipper, helemaal niet meegenomen in dit proces.

We zien helemaal geen meetresultaten van de gehouden interviews, geen bewijs waarom het efficiënter zou zijn en veiliger om centraal te bedienen, maar er worden wel conclusies getrokken, gebaseerd op wat?

9. Vervolgens wordt er geheel voorbijgegaan aan de reden dat de ASV aan de Kamer heeft gevraagd om het op afstand bedienen te evalueren. Dat is niet omdat het allemaal in alle omstandigheden zo goed gaat.

Conclusie:
Voordat de gemeenteraad tot een besluit komt, had men een werkelijk onafhankelijk onderzoek moeten laten doen naar de voors maar ook naar de tegens en de consequenties van een ingrijpende beslissing, die eenmaal genomen niet meer teruggedraaid zal worden. Dat is niet gebeurd, een bewuste keuze die we de betrokken partijen zwaar aanrekenen.

Toekomst binnenvaart

Toekomst Binnenvaart deel 1

In de nieuwsbrief van februari 2021 heeft u een verslag kunnen lezen van de werksessie Toekomst Binnenvaart. Daarbij heeft de ASV erop aangedrongen nu eens met de schippers te praten. Wij waren tenslotte zwaar ondervertegenwoordigd bij het zogenaamde “branche-organisatie”-overleg.

Gelukkig heeft het Ministerie I&W daarnaar geluisterd en zo werden schippers met diverse achtergronden gevraagd om mee te praten.

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat schrijft het volgende ter voorbereiding van het schippers-overleg Toekomst Binnenvaart:

Overzicht van de resultaten en inzichten van het Programma Toekomst Binnenvaart – stand van zaken februari 2021

Doel van het programma en werksessies

Eind 2020 hebben twee werksessies plaatsgevonden waarbij in hoofdzaak branche vertegenwoordigers aanwezig waren. Tijdens deze sessies is besproken welke ontwikkelingen er de komende decennia verwacht worden en hoe deze ontwikkelingen invloed hebben op de toekomst van de binnenvaart. Op basis daarvan is besproken hoe de binnenvaart daarop moet reageren en welke maatregelen nodig zijn om mee te kunnen bewegen met deze ontwikkelingen. De resultaten van de werksessies zijn hieronder samengevat aan de hand van 5 onderwerpen.

1. Energietransitie

Als gevolg van de energietransitie en verduurzamingsdoelstellingen zullen er in de toekomst minder fossiele brandstoffen vervoerd worden (zoals kolen) en naar verwachting meer duurzame brandstoffen (zoals waterstof). Aan de ene kant kan door het wegvallen van fossiele ladingsstromen de vraag naar vervoer via de binnenvaart dalen. Maar aan de andere kant kan de binnenvaart ook worden ingezet voor het vervoer van nieuwe energiedragers en andere ladingsstromen zoals voor de circulaire economie en stedelijke distributie. Als de binnenvaart hier niet op inspeelt, bestaat het risico dat een deel van de binnenvaartvloot overbodig wordt.

Daarnaast zullen strengere overheidsregulering, kostentoerekening van milieuschade en verladerseisen op het gebied van vergroening noodzaken tot een duurzamere binnenvaart. Daarnaast is van belang dat andere modaliteiten, zoals de wegvervoer, snelle vooruitgang maken op het gebied van duurzame aandrijving. Als de binnenvaart onvoldoende snel verduurzaamt, dreigt het achter te lopen en bestaat de kans op een omgekeerde modal shift (verschuiving van ladingstromen van het water naar andere modaliteiten, met name naar de weg).

Tijdens de eerdere werksessies gaven de deelnemers aan dat het voor de binnenvaart belangrijk is om in te spelen op veranderende ladingstromen en dat samenwerking tussen individuele ondernemers belangrijk is. Door samenwerking ontstaat een betere onderhandelingspositie tegenover opdrachtgevers en dat heeft een positieve invloed op het verdienvermogen, waardoor meer financiële ruimte voor investeringen in verduurzaming en innovatie ontstaat.

2. Innovatie en digitalisering

Er vinden veel technologische en digitale innovaties plaats die ook voor de binnenvaart belangrijk zijn en al (deels) worden toegepast, zoals verbeterde planningsinstrumenten, intelligente vaarwegen, nieuwe scheepsontwerpen en geautomatiseerd varen. Andere modaliteiten, zoals wegvervoer, innoveren echter ook heel snel en als de binnenvaart daarbij te veel achter blijft, dan bestaat het gevaar dat de binnenvaart een minder aantrekkelijke transportkeuze wordt. Uit de werksessies kwam in dit verband ook naar voren dat het in de praktijk vaak lastig is om in nieuwe ontwikkelingen te kunnen investeren, omdat het moeilijk is om ze bij te houden (techniek gaat heel snel). Verder kwamen tijdens de werksessies nieuwe financieringsmodellen aan de orde, zoals payper-use. Verdere ontwikkeling hiervan zou de binnenvaart wellicht kunnen helpen bij het doen van grote investeringen (bijvoorbeeld het Zero Emission Services initiatief, waarbij de klant betaalt voor de verbruikte duurzame elektriciteit en voor de huur van een batterij).

Tot slot kwam tijdens de werksessies naar voren dat het ook voor het innovatievermogen van de binnenvaart belangrijk is om samen te werken, omdat anders iedereen voor zich het wiel moet uitvinden en zich moet verdiepen in allerlei vernieuwingen. Dit zou gedaan kunnen worden door kennis en ervaringen met nieuwe innovaties te delen met elkaar, via bijvoorbeeld platforms en samenwerking in coöperatieverband of brancheverenigingen. Ook kan innovatie via de binnenvaartopleidingen en via her- en bijscholing gestimuleerd worden. Dit laatste betekent wel dat de binnenvaart interessanter moet worden voor de instroom van nieuwe/jonge ondernemers en werknemers (omdat er niet genoeg nieuwkomers zijn).

3. Ketenoptimalisatie

Het transportsysteem wordt steeds meer als een overkoepelend geheel gezien in plaats van individuele modaliteiten. De aansluiting van de binnenvaart binnen de bredere logistieke keten wordt daarom steeds belangrijker. Ook kan de binnenvaart door samen te werken met andere ketenpartijen betere dienstverlening leveren en verladers ‘ontzorgen’.

Naast de doorzettende globalisering zal er in bepaalde marktsegmenten meer productie dichter bij huis plaats vinden (binnen Europa). Dit zal zorgen dat er meer producten verhandeld zullen worden binnen Europa. Met een sterke positie binnen de keten kan de binnenvaart hiervan beter profiteren door een deel van deze groeiende en opkomende goederenstromen te faciliteren.

Tijdens de werksessies is hierover opgemerkt dat er voor een volwaardige positie van de binnenvaart in de logistieke keten een mentale verandering moet plaatsvinden (een mental shift). Zo wordt er nu vooral aanbodgestuurd gewerkt en hoewel schippers nu al (goed) mee denken met de verladers en de bevrachters zou er nog meer vraaggestuurd gedacht kunnen worden, om verladers te ontzorgen. Dit zou bijvoorbeeld invulling kunnen krijgen door samenwerking van de binnenvaart met andere modaliteiten, zoals weg en spoor. Daarmee kan een breder dienstverleningsaanbod worden ontwikkeld en kan de betrouwbaarheid van de binnenvaart worden vergroot. In verband met het laatste punt werd er tijdens de werksessies ook op gewezen dat er knelpunten zijn die de betrouwbaarheid van de binnenvaart negatief beïnvloeden en die opgelost moeten worden, zoals de container congestie bij terminals.

4. Klimaatadaptieve vaarwegen

De laag- en hoogwaterproblematiek leidt tot onbetrouwbaarheid van de binnenvaart. Met het veranderende klimaat zal

het probleem naar verwachting steeds groter worden. Om hiermee om te gaan moeten de vaarwegen, scheepsontwerpen en binnenhavens klimaatadaptief worden.
Klimaatadaptieve vaarwegen betekent in elk geval dat gebruikers uit moeten kunnen gaan van goed onderhouden vaarwegen met een minimale waterdiepte. Scheepsontwerpen kunnen klimaatadaptiever gemaakt worden met bijvoorbeeld bredere, minder diepstekende schepen, of flexibele scheepsconcepten met duwbakken.

5. Samenwerking
Sterkere samenwerking in de sector vormt een belangrijke onderliggende randvoorwaarde voor een toekomstvaste binnenvaartsector. Deze samenwerking speelt ook door de bovengenoemde thema's op verschillende manieren heen. Het gaat ten eerste om samenwerking tussen individuele varende ondernemers. Sommige marktsegmenten worden gekenmerkt door een grote hoeveelheid individuele, kleine varende ondernemers. Door onderlinge samenwerking kunnen deze spelers zich als geheel
sterker opstellen, en daarbij een sterkere marktpositie voor zichzelf creëren. Ten tweede gaat het om samenwerking met andere ketenpartners, bijvoorbeeld met bevrachters en verladers, en andere modaliteiten, zoals het spoor. Samen kan meer bereikt worden.

Tijdens de eerste schipperswerksessie is alleen het onderwerp energietransitie besproken. Voorgesteld wordt om tijdens deze werksessie in ieder geval de andere vier onderwerpen te bespreken aan de hand van de volgende twee (inmiddels bekende) vragen:

a. Herkent u zich in de geschetste toekomstontwikkelingen en de reacties daarop van de deelnemers aan eerdere werksessies. Waarom wel/niet?
b. Wat is het belangrijkste dat er volgens u bij dit onderwerp moet gebeuren en waarom?

Vanuit de ASV:
Reactie op het verslag schipperswerksessie/ raadpleging Toekomst binnenvaart
Ter voorbereiding van de tweede werksessie hebben Sunniva en Gerberdien een reactie gegeven op het verslag zoals het Ministerie had verstuurd:

Het verslag dekt o.i. de lading niet of onvoldoende. Daarbij missen we een aantal essentiële punten: standpunten ingenomen door het merendeel van de schippers c.q. uitspraken gedaan door het merendeel van de schippers.

De verslaglegging is heel "algemeen" waardoor men verkeerde conclusies zou kunnen trekken.

"Lange termijncontracten als oplossing?"

Zo worden lange termijncontracten als oplossing genoemd voor de financiële haalbaarheid van vergroening c.q. innovaties.

Maar een van de reacties was dat die lange termijncontracten niet door de schippers als "oplossing" is genoemd. Dat is wel een oplossing die regelmatig voorgesteld wordt door verladers o.a. bij monde van evofenedex (en lijkt te worden overgenomen door het Ministerie).

Dit overleg ging over wat de schippers als mogelijkheden zien en in het overleg kwam niet als DE oplossing.

Samenwerken als redding?
Bij het onderwerp "samenwerken" is heel breed gereageerd door de schippers op het feit dat door "anderen", zoals het ministerie constant "samenwerken" als redding van de binnenvaart genoemd wordt terwijl we hebben geconstateerd dat zodra samenwerking de positie van de schipper echt versterkt (bijvoorbeeld EUBO) het onmiddellijk verboden wordt op straffe van.... Deze duidelijke uitspraken vanuit de schippers zijn niet terug te lezen in het verslag.

Er is vanuit meerdere kanten gezegd:

"Als samenwerking niet mag leiden tot betere tarieven (opmerking destijds van minister Schultz: "samenwerking mag niet prijsopdrijvend werken") dan is het een holle kreet waar we weinig mee opschieten".

Ook is aangegeven dat het voortdurend schermen met de NPRC als "voorbeeld" hoe het de (aangesloten) schippers zou helpen een slecht voorbeeld is omdat dit samenwerkingsverband (zie rapport Nijenrode) precies hetzelfde werkt als andere bevrachters, waarbij men werk naar zich toe probeert te trekken door akkoord te gaan met contracten waarbij de vergoeding voor vervoer (vrachtprijs) weer lager is dan bij de concurrent-bevrachter. Ergo: de schipper weer minder krijgt voor hetzelfde werk. Voor de sector in het geheel werkt dit dus helemaal niet positief.

Dat specifieke geluid van de diverse schippers had terug te lezen moeten zijn in dit verslag.

De spotmarkt
Daarover schrijft het Ministerie: De spotmarkt speelt een belangrijke rol in het opvangen van prijsfluctuaties. Wat is er nodig om de positie van varende ondernemers op de spotmarkt te doen verbeteren? Daarop is o.a. gereageerd met de opmerking dat daarvoor een veel meer transparante markt nodig is, conform de aangenomen Kamermotie. Men zegt dat "de sector" dat niet wil, maar degenen die er het meeste belang bij hebben: de schippers, is niets gevraagd.

Over vergroening
De schippers waren heel eensgezind in het waarschuwen voor gedwongen investeringen die ons en het klimaat niet verder helpen. Wat er niet (voldoende) staat in de verslaglegging is de gedeelde opvatting dat verduurzaming niet louter een papieren verduurzaming moet zijn en echt iets op moet lossen, waarbij de schippers veel kritiek hadden op het bijmengen van FAME. Men wees keihard het gebruik van FAME af.

Tenslotte
Een van de aanwezige schippers heeft tijdens dit overleg opgeroepen om vooral eens te luisteren naar de schippers. Dit werd door meerderen ondersteund.

Sunniva Fluitsma en Gerberdien le Sage

Tijdens de tweede sessie werd bovenstaande inbreng besproken maar wat opvallend was, was dat de deelnemende schippers wel onze (Sunniva en Gerberdien) inbreng hadden ontvangen maar wij niet de inbreng van de andere deelnemers hebben ontvangen.

Nadat bleek dat de overige schippers de opmerkingen van ons (Sunniva en Gerberdien) meegenomen wilden hebben in het verslag is toegezegd dat wij ook de opmerkingen van de andere schippers zouden ontvangen. Dat is tot nu toe nog niet gebeurd.

Toekomst Binnenvaart deel 2

Schippers-Sessie 2 2021

Verslag van Marten Kombrink

Verslag vorige sessie:

Energie transitie:
Lange termijn contracten duren net zo lang als de opzegtermijn die erin staat, tenzij er met borgstellingen gewerkt wordt.

Circulaire economie:
Daar heb ik niets over gelezen. Waarom zou je alles wat het nog goed doet, weggooien en vervangen ten behoeve van het milieu. Men vergeet het doorrekenen van het vervangen in het geheel, wat daar de milieubelasting van is en wanneer dat is terug verdiend.

Gasolie:
Bijmengen met FAME kan gevaren met zich meebrengen.
Bijmengen met biobrandstoffen moet men bekijken over de gehele productie daarvan.

We moeten ons afvragen hoe de biobrandstoffen worden gemaakt?
Hoe komt men aan landbouwgrond voor deze brandstoffen?
Worden hiervoor akkers gebruikt die voor onze voedselvoorziening gebruikt worden?
Zo ja, waar wordt dan ons eten op verbouwd?
Erger nog; door het verschuiven daarvan, gaat er dan geen oerwoud verruild worden voor landbouwgrond en dat overheid ons een rad voor ogen draait? Wat is dan het voordeel? Minder fossiele brandstoffen? Welke verschoning levert dat aan de pijp (uitlaat) op?

Bij een kleine rondvraag zijn er weinig verladers die extra willen betalen voor milieuvriendelijke schepen. ELV bijvoorbeeld.

Labelen versus marketing:
Labelen zal een grote farce worden, een papieren tijger. Leuk voor de Buhne.
Ook zullen er per object en beoordelaar verschillende interpertaties, uitkomsten zijn. Zie energielabel van huizen.
Stel: ik heb een oude generator, veel zonnepanelen, windmolen en een grote accupakket en bij normaal gebruik hoef ik geen stroom te draaien. Dan ben ik ten dele autonoom. Toch krijg ik er geen groen label voor.
Heb ik een milieu vriendelijke generator en geen zonnepanelen, windmolen en een klein accu pakket en moet ik bijna dag en nacht draaien met mijn generator, dan krijg ik wel een groen vinkje, omdat deze generator groen gelabeld is.

Meten aan de pijp:
Dit moet prijstechnisch aantrekkelijk zijn.
Meetwaarden daarvan moet gecertificeerd worden, vallen deze binnen bepaalde waarden zoals CCR 1 of 2, Stage 5 of e.d.

Zoals aangegeven bij de vorige sessie is diesel-elektrisch 10 tot 15 % duurder dan conventioneel. Dit lees ik niet terug in de verslagen.

Als toekomstige energiebronnen voor de binnenvaart zie ik waterstof als een echte groene energiebron. Dit laatste is na de bouw van diverse datacentrales niet meer voor handen.
Stroom voorzien van groene certificaten noem ik het modern katholicisme (aflaatbrieven kopen voor je geweten).

We willen ook graag een overzicht van projecten waar subsidie aan is gegeven al dan niet met het gewenste resultaat. Dit noem ik een leermoment.
Bij het bovengenoemde kunnen wij als schippers onze denkwijze dan bijstellen.

Er zijn zaken aan boord waar een behoorlijke besparing aan fossiele brandstoffen zou kunnen opleveren:
- Zonnepanelen voor elektriciteit
- Zonneboiler voor warm water
- Windmolen
- Accu pakketten met hoog-rendement
- Led verlichting
- Enz..

Er wordt nu subsidie gegeven om een schip op waterstof te laten varen. Een mooi initiatief.
Graag zou ik de facturen van het gehele project willen inzien om uit te splitsen waar het geld aan gespendeerd is. Niet van de bouw casco, inrichting woning, stuurhut, luiken kap en dergelijke. Alleen voor de voortstuwings installatie.

Dit zou enige transparantie geven aan de uitgaven van ons belastinggeld. Anders wordt er een WOB procedure of e.d. opgestart, ik, wij willen dit gewoon weten.

Spotmarkt en grote prijsfluctuaties:
Schippers die hier vaak gebruik van maken, hebben hier ten dele voor gekozen en andere hebben door omstandigheden hier gebruik van moeten maken. Hier is vaak de hebzucht van de verlader, bevrachter en anderzijds de schipper.
Met hoogwater wordt de schipper afgeknepen en met laag water de verlader, bevrachter.
Soms is het wenselijk als het dan een vaste vracht is, zodat men daar het hele jaar voor kan varen. Met hoogwater verdient de schipper er wat aan zodat hij met laagwater er niet te veel op toe hoeft te leggen.

EU:
Er zijn al veel regels geharmoniseerd.

Maar er kan veel meer geharmoniseerd worden, zoals:
- Laad en lostijden
- Liggelden
- Bics Europees laten werken (ook in België)
- Regeldruk verminderen.

Discussiedocument

Energietransitie:

Veranderende ladingstromen:
Hier zal de markt zichzelf wel aanpassen, schepen zullen aangepast worden of daarvoor gebouwd gaan worden, al dan niet met subsidies e.d.

Aanpassingen aangaande milieuschade en milieu kostentoerekening:

Deze worden doorgevoerd en wij als schippers kunnen dit niet doorberekenen, omdat de winstmarges minimaal zijn. Dan zullen die ondernemers, die rekenen voor centjes hebben geleerd, stoppen en zullen hun schepen waarschijnlijk naar de sloop gaan of ergens anders voor gebruikt gaan worden, maar niet meer voor transport. Dit komt de modal shift niet ten goede.
Wat ook de modal shift niet ten goede komt is het gebruik van goedkope arbeidsimmigranten, dit gebeurt nu wel al in het wegvervoer.

Innovatie en digitalisering:
Financiering van zogenaamde groene stroom, pay by use.
Stroom voorzien van groene certificaten noem ik het modern katholicisme (aflaatbrieven kopen voor je geweten).

Digitalisering, koudwatervrees i.v.m. computers en software, wees daarin transparant ook de software eenvoudig houden zodat iedereen er plezier van kan hebben.

Ketenoptimalisatie:

Extra punt; onderhoud vaarwegen, sluizen, kanalen, bruggen en dergelijke.
De Waal weer terugbrengen in oorspron-

kelijke staat, dus zonder de langs kribben, zodat de IJssel ook weer voldoende water krijgt en de vaardiepte weer toeneemt tijdens periodes van laagwater .

Verslag 2e sessie

Milieu vriendelijke motoren:
Er zijn wereldwijd al diverse standaarden qua milieu certificeringen, alleen de CCR moet als enige nog .....
Zie het commentaar wat dhr. F. Schoemakers van het motorschip Revisio ons vertelde.
Ook ondernemers willen best wel investeren en doen dit ook. Vooral in de kleinere pk-klasse gaat er veel gebruikt gemaakt worden van motoren van vrachtwagenfabrikanten al dan niet aangepast voor de scheepvaart. Dit kan omdat deze motoren al milieuvriendelijker zijn dan de CCR-eisen en uitgebreid getest zijn en voorzien zijn van desbetreffende documentatie.
In de grotere vermogens zijn er fabrikanten die er geen brood in zien om aan de absurde CCR-eisen te voldoen, kostenbaten-analyse (rekenen voor centjes). Hierdoor blijven bijvoorbeeld alleen de gele kanariepieten (caterpillar) en de motoren met subsidies (Mitsubishi) over.
Ik zal wel een paar andere goedwillende fabrikanten vergeten hebben.
Mijn onderbuik zegt dat bovengenoemde merken misschien wel de heren van de CCR verteren.

Scholing:
Waarom binnenvaart HBO?
Een goed MBO 4 is al voldoen voor in de gehele binnenvaart in de praktijk te functioneren. Zie ook zeevaart.
Een MBO 4 opleiding binnenvaart moet bevatten:

- Grootvaarbewijs AB
- Theoretische kennis Rijn
- Marifoon certificaat
- ADN basis, droge lading en Tankvaart.
- Gas en Chemie na behaalde vaartijd en desbetreffende cursus.
- Radar certificaat
- Als extra bijlage een middenstandsdiploma. Voor hen die ondernemer willen worden of uit interesse.

Met bovengenoemde zaken kan men het vak goed uitoefenen.

HBO is voor diegene die alle achtergrond van bovengenoemde kennis wil hebben.
Ook voor verregaande innovaties e.d. is deze kennis onmisbaar.
Zie ook de voorwaarden voor de zeevaart.

Voor zover mijn commentaar en visie op deze twee sessies toekomst voor de binnenvaart.
Hierbij zijn vele actuele zaken besproken en een kleine visie voor de toekomst.

Maar nu de echte toekomst voor de binnenvaart.

I have a dream

Minder Bureaucratie: ----------	Ten dele de CCR reduceren, onnodige regels afschaffen, lijst te groot om nu te omschrijven.
Meer Vrachtopbrengsten:----------	Vergroting van rentabiliteit onderneming, Milieu investeringen zijn dan ook te behappen.
Minder SAB:----------	Rangen dienstboekjes verminderen.
Meer onderhoud vaarwegen:----------	Transport zekerheid komt ten goede van de modal shift.
Minder Fame:----------	Bespaard een boel geld aangaande onderhoud motoren en veiligheid.
Meer transparante overheid:----------	Hierdoor kunnen we kennis delen, geld besparen en dat komt vergroening ten goede.
Minder ambtenaren:----------	Die geen verstand van zaken hebben, zoals dhr. Brian Vrijaldenhoven van RWS i.v.m. ligplaatsen.
Meer ambtenaren:----------	Die wel verstand van zaken hebben, liefst uit de praktijk, ook bij de 0800 klachtenlijn.
Minder hekwerken:----------	Geen hekwerken rond kunstwerken. Dit ook voor de nood en hulpdiensten. Zie baby Hugo.
Meer afloop mogelijkheden:----------	Zodat wij niet onnodig loopplanken e.d. moeten gebruiken. Dit is ook voor de nood en hulpdiensten.
Minder onbekwame:----------	Operators bij bediencentrales.
Meer eerlijke communicatie bij stremmingen:	Dit betreft tussen de operators en de desbetreffende schippers.
Minder moeilijkheden bij bedrijven:---------	Makkelijke toegang op afgesloten bedrijfsterreinen dit voor de sociale contacten.
Meer ligplaatsen voor onbepaalde tijd:----	Afschaffen 3x 24 uur e.d.

A

Toekomst Binnenvaart deel 3

Hierbij de reactie en aanvullingen van Gerberdien en Sunniva op het verslag dat gedaan is van het overleg met de verschillende "brancheorganisaties". Dus het overleg waar nauwelijks schippers aanwezig waren.

Reactie/aanvulling Sunniva
In het overleg met de stakeholders (voorafgaand aan het schippersoverleg) zie je dat gebeurt wat we (Sunniva en Gerberdien) van tevoren voorspelden: de meerderheid bepaalt wat "we" vinden. Anderen spreken over samenwerking zonder duidelijk te maken wat het doel is daarvan hierin. De samenwerking waar men over spreekt wordt met name genoemd: de NPRC, maar dat is m.i. gewoon een bevrachter. Ik vind dat toch de hele verduurzaming weer op het bordje van de schippers gelegd wordt en de verladers en havens bijvoorbeeld alleen maar eisen aan schepen hoeven te stellen. Ik vind dat het de schippers mogelijk gemaakt moet worden om te vergroenen in plaats van alleen maar te dreigen en te eisen.

Reactie/aanvulling Gerberdien:
En omdat dat de "echte en eerlijke vergroening nog niet is uitgevonden, maakt dat schippers niet zo snel meer intrappen met de kennis uit het verleden dat er te veel juichverhalen zijn die niet kloppen. Als er eerlijke fatsoenlijke prijzen worden betaald en er goede oplossingen zijn, vergroend of innoveert de meerderheid van de schippers heus wel.
Waarom investeert het ministerie wel in een nieuwe brandstof voor vliegtuigen? (Om maar iets te noemen)

Reactie/ aanvulling Sunniva
Ook hierbij lijkt **innovatie een doel op zich,** waarbij ik vind dat we eerst die "stip op de horizon" zouden moeten bepalen en dan kijken welke innovaties daar eventueel voor nodig zijn. Mijn stip zou als eerste zijn een (Europees) goederenvervoerbeleid vaststellen en daar dan consequenties aan verbinden, waarbij er betaald wordt voor de maatschappelijke kosten die er gemaakt worden. Dus niet alleen milieuvervuiling belasten maar net zo goed de schade die de maatschappij op andere manieren oploopt, zoals aantasting omgeving, ongevallen, congestie veroorzaken etc.

Het Ministerie schrijft als conclusie uit de eerdere sessie:
Een mentale verandering moet plaatsvinden (een mental shift). Zo wordt er nu vooral aanbod gestuurd gewerkt en hoewel schippers nu al (goed) meedenken met de verladers en de bevrachters zou er nog meer vraag gestuurd gedacht kunnen worden, om verladers te ontzorgen.

Reactie/ aanvulling Sunniva hierop
Al met al is het duidelijk dat de **overheid niet de regie wenst te nemen voor het (nationale) vervoersbeleid.** De binnenvaart moet…is een heilloze weg omdat "de binnenvaart" geen eenduidige organisatie zoals de spoorwegen. Er wordt al 20 jaar gezegd dat de binnenvaart nog meer dienstverlenend moeten zijn. Het resultaat is dat de tarieven dramatisch slecht zijn, de marktmacht van de schipper bijna 0 is, de verantwoordelijkheid die men draagt enorm is en er geen belangstelling meer is om in dit beroep te stappen. Daar is niemand bij gediend. Mogelijk maken en voorwaarden scheppen zou de overheid moeten doen, maar we zien alleen blokkades zoals achterstallig onderhoud, extreme regelgeving en handhavingsbeleid. Als men de aangenomen motie AGORA had uitgevoerd zou in ieder geval de spotmarkt transparant zijn geweest en dan kunnen er veel meer dingen. Maar zolang er een ongezonde markt is en de schippers tegen elkaar uitgespeeld worden kun je het wel vergeten.

Reactie/aanvulling op verslag Klimaat adaptieve vaarwegen
Vanuit het overleg met "brancheorganisaties" staat in het verslag
De laag- en hoogwaterproblematiek leidt tot onbetrouwbaarheid van de binnenvaart. Met het veranderende klimaat zal het probleem naar verwachting steeds groter worden. Om hiermee om te gaan moeten de vaarwegen, scheepsontwerpen en binnenhavens klimaatadaptief worden.
Klimaatadaptieve vaarwegen betekent in elk geval dat gebruikers uit moeten kunnen gaan van goed onderhouden vaarwegen met een minimale waterdiepte. Scheepsontwerpen kunnen klimaatadaptiever gemaakt worden met bijvoorbeeld bredere, minder diepstekende schepen, of flexibele scheepsconcepten met duwbakken.

Reactie/ Aanvulling Sunniva
Wat ik mis, is dat je ook moet koesteren wat er nog is zoals kleinere schepen die in dat soort gevallen noodzakelijk zijn.

Reactie/ Aanvulling Gerberdien
Wat ik ook mis en in het laatste overleg ook duidelijk heb aangegeven, is dat de focus te veel alleen op de RIJN ligt ook b.v. de maas is een belangrijke ader.

Omdat het budget echt te weinig is voor heel de infrastructuur krijg je problemen met waterhuishouding op peil houden.
De maas is nu nog redelijk bij droogtes op peil te houden, maar de staat van sluizen en stuwen zijn in een zorgelijke toestand dat dit problemen gaat opleveren met het water vasthouden (lekkages).
Ook kanalen (voorbeeld Brabant) dienen op orde te blijven door bv begroeiingen op tijd weg te halen, waar nu nauwelijks of geen geld voor is. En we weten hoe het in Frankrijk kan dichtgroeien.
De staat van deze objecten is ook problematisch en de storingen liegen er niet om. Echter weet ik dat er weer gekort is op het budget vanuit het ministerie, waardoor RWS moet schipperen om alles voor elkaar te krijgen.
Dus die verdeelsleutel 35% vervoer over water met de 7% die te besteden zijn voor infrastructuur moet ECHT omhoog (het achterstallige onderhoud krijgen ze nog niet eens weg).

Reactie/aanvulling op verslag Samenwerking
Vanuit het overleg met "brancheorganisaties" staat in het verslag
Sterkere samenwerking in de sector vormt een belangrijke onderliggende randvoorwaarde voor een toekomstvaste binnenvaartsector. Deze samenwerking speelt ook door de bovengenoemde thema's op verschillende manieren heen. Het gaat ten eerste om samenwerking tussen individuele varende ondernemers. Sommige marktsegmenten worden gekenmerkt door een grote hoeveelheid individuele, kleine varende ondernemers. Door onderlinge samenwerking kunnen deze spelers zich als geheel sterker opstellen, en daarbij een sterkere marktpositie voor zichzelf creëren. Ten tweede gaat het om samenwerking met andere ketenpartners, bijvoorbeeld met bevrachters en verladers, en andere modaliteiten, zoals het spoor. Samen kan meer bereikt worden.

Reactie/aanvulling Sunniva
Samenwerkingsverbanden kunnen voor een individuele schipper een uitkomst zijn, maar zeker gezien de fluctuaties in aanbod van werk en omstandigheden die constant wisselen is het belang van de spotmarkt (die de vervoerszekerheid garandeert) niet te onderschatten, en dat lijkt wel hier te gebeuren. De spotmarkt is slechts 20% van de totale markt maar essentieel.

Samenwerken moet dus een doel hebben, dat is geen doel op zich. Het doel zou moeten zijn dat de sector een gezonde sector wordt waarbij extremen vermeden worden. Dat betekent dat er ook een ge-

zonde spotmarkt moet zijn en een eerlijke vrije markt. Dat kan alleen als er sprake is van transparantie, en dat is er nu niet. Daarom ben ik voor een veilingsysteem waar verladers en schippers elkaar kunnen ontmoeten. Dat levert een betere positie voor de schipper op maar ook veel minder leegvaart. Is trouwens ook aangegeven in de vorige sessie maar zie ik niet in de samenvatting staan.

Reactie/aanvulling Gerberdien
Wat hierbij ook nog een rol speelt is b.v. de rol van de overheid zelf.
Opdrachten voor de bouw gebeurt met aanbestedingen per project, dus hoe kun je dan lange termijn deals sluiten?

Ook is toegegeven, en mis ik de samenvatting van het vorige overleg (mede door BLN) dat samenwerkingsverbanden niet kunnen bestaan zonder een goede spotmarkt. En daar sluit ik mij bij Sunniva aan Dat betekent dat er ook een gezonde spotmarkt moet zijn en een eerlijke vrije markt. Dat kan alleen als er sprake is van transparantie, en dat is er nu niet. Daarom ben ik voor een veilingsysteem waar verladers en schippers elkaar kunnen ontmoeten. Dat levert een betere positie voor de schipper op maar ook veel minder leegvaart.

Paria's

Bij Studio Schuttevaer zat op vrijdag 9 april Marco van Beek, de sectormanager Binnenvaart van de Rabobank aan tafel.

Dit is de sectormanager van de bank die door de decennia heen heel veel geld heeft verdiend aan de binnenvaart, maar desalniettemin al vele jaren weigert leningen te verstrekken aan de kleinere binnenvaart. Deze manager vindt het nodig om de, mede door hen in gang gezette neergang van de kleinere binnenvaart, nog eens te willen bespoedigen.

Hij deed daar een aantal suggesties voor: sluit de schepen die niet kunnen vergroenen (en DUS in ieder geval de kleinere schepen) uit van werk, havens en investeringsmogelijkheden.

Hij waagde het zelfs deze schippers met hun schepen toekomstige maatschappelijke paria te noemen en vergeleek de schippers met rokers: inmiddels ook maatschappelijk niet meer geaccepteerd. Zelf kon hij daar hartelijk om lachen natuurlijk.

Voor mij zou een maatschappelijke paria (door de maatschappij uitgestoten) moeten zijn: een sectormanager van een bank die bewust een overcapaciteit aan grote schepen op de markt zet, waarbij juist die bank – in tegenstelling tot de schippers- een overzicht heeft van die markt en wat er al aan bestellingen loopt. Een bank die, om zelf niet failliet te gaan, die grote schepen geen rente en aflossing liet betalen. Daardoor grijpt de bank in in de markt en zorgt voor oneerlijke concurrentie. Dat deze Rabobank op dat moment bij de binnenvaartsector een enorme schade aanricht dat lijkt dan allemaal bij "het spel" te horen. Spelen met andermans toekomst, terwijl jouw vaste baan en goede inkomsten geen enkele bedreiging kent, dat is makkelijk! Ze lachen wat af daar op het Rabobankkantoor.

Veel schippers worden in deze tijden van extreem lage rentes opeens geconfronteerd met hoge rentes die banken vragen voor de scheepshypotheken. Ook dat past allemaal bij "fatsoenlijk bankieren" kennelijk. En tegelijkertijd bestempelt de Rabobank de slachtoffers van dit beleid tot paria's. Mij vergaat het lachen.

Laten we aannemen dat deze sectormanager gelijk krijgt (wie wil er nog een hypotheek bij de Rabobank?). Dan zal deze manager de zure vruchten plukken van al die tienduizenden "schone" vrachtwagens die voor de weggepeste schepen in de plaats komen. Maar daar zal hij vermoedelijk geen last van hebben; dat zijn de "gewone" mensen, die in een flatje langs de snelweg moeten wonen. Misschien wel familie van een vrachtwagenchauffeur die nu aan het strijden is voor een minimumloon van 14,-.

Het is een nare wereld waarin degenen die de zaken voor zichzelf goed geregeld hebben, zo schamper neerkijken op degenen die ervoor zorgdragen dat hun eeuwige roep om méér bevredigd wordt. Maar het zal niet toevallig zijn dat deze manager het Indiase kastensysteem erbij haalt, waarin de één meer recht op een goed leven heeft dan de ander.

Natuurlijk zou deze sectormanager zijn excuus aan moeten bieden aan degenen die nu even als toekomstige paria's neergezet worden en natuurlijk zou geen schipper meer zaken moeten willen doen met deze bank.

Maar vermoedelijk denkt de heer van Beek dat dit een grap is. Lachen, toch?
Sunniva Fluitsma

PLATINA3 - Persbericht Budapest sessions

PLATINA3
IWT policy platform

Roep om sterk bestuur en aanvullende IWT-financiering.
Vruchtbare uitwisseling over de toekomstige binnenvaartsector op het eerste PLATINA3 Stage-evenement op hoog niveau.

Meer dan 250 experts en belanghebbenden kwamen op 7 en 8 april 2021 bijeen voor het eerste PLATINA3 Stage-evenement genaamd "de Budapest Sessions", georganiseerd door de Donaucommissie. Dit tweedaagse online evenement werd geopend door verschillende hooggeplaatste sprekers. De interesse en deelname van hooggekwalificeerde sprekers hebben duidelijk aangetoond hoe belangrijk het is om het beleid voor het vervoer over de binnenwateren op Europees niveau aan te pakken en de interesse om ervaringen, nowhow en opvattingen over de toekomst uit te wisselen.

Tijdens de openingssessie benadrukte de voorzitter van de Donau-commissie Liubov Nepop het belang van een nauwe samenwerking tussen EU- en niet-EU-lidstaten in de Donau-regio om het volledige economische potentieel van de Donauwaterweg te benutten. Het verwachte NAIADES IIIactieplan voor het IWT-beleid in Europa werd gepresenteerd door Daniela Rosca van EC / DG MOVE.
Het actieplan heeft tot doel de digitalisering te vergroten, het modale aandeel met adequate infrastructuur te vergroten en de ontwikkeling naar emissievrije binnenvaart te verzekeren. Een duidelijke investeringsroadmap met publieke en private middelen is noodzakelijk. Het PLATINA3-project zal de implementatie van NAIADES III ondersteunen, bijvoorbeeld door routekaarten te verstrekken, ook voor technologie voor alternatieve brandstoffen, en door een duidelijke visie te geven op de digitalisering van de sector en door draagvlak en normen te creëren voor innovatieve vaardigheden.

Behoefte aan financiering
De behoefte aan specifieke beleidsacties en financiering voor IWT werd ook benadrukt door Europarlementariër Caroline Nagtegaal-van Doorn (Renew Europe / TRAN): "Fondsen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn; een one-stop-shop-systeem. Toon leiderschap en maak de groene en digitale droom werkelijkheid! " Haar EP-collega Marian-Jean Marinescu (EVP, TRAN) benadrukte verder de noodzaak van een sterkere governance op EU-niveau en een sterker politiek engagement op het niveau van de lidstaten.

Mentale verschuiving
Lydia Peeters, minister van Mobiliteit van Vlaanderen, wees erop dat het bestaande IWT een hefboom is voor de economie, terwijl er nog een enorm potentieel is om het marktaandeel te vergroten. "Om modal shift te realiseren is een mentale shift nodig. Een gezamenlijke aanpak met alle regeringen en op Europees niveau zal de juiste koers bepalen ". Veljko Kovačević, assistentminister van Transport van de Republiek Servië, legde het belang van IWT voor de ontwikkeling van een duurzaam Servisch transportsysteem uit. "Voor het succes van IWT is het ook erg belangrijk om te focussen op de behoeften van de IWT-klanten en om concurrerende diensten aan te bieden met de binnenvaart."
De opening op hoog niveau werd gevolgd door andere technische sessies waarin de volgende onderwerpen aan bod kwamen:

- Financiering van de vergroening van de vloot
- Europese toolbox voor emissie- en energie-etikettering
- Alternatieve energie-infrastructuur langs de vaarweg en in havens
- IWT als betrouwbare partner van synchromodale logistieke ketens met slimme waterwegen Press release, for immediate release.
- Competentiegerichte training - inspiratie voor (toekomstige) bemanningsleden in het binnenvaart

De slotbijeenkomst werd afgesloten met inspirerende toespraken van IWT-ondernemers Sebastiaan van der Meer (Sendo Shipping) en Paul Ivanov (Trading Line). Ze maakten duidelijk dat innovaties op hoog niveau al mogelijk zijn, de toekomst van IWT is nu!

Alle presentaties kunnen worden gedownload van de PLATINA3-website: www.platina3.eu/budapest.
Het 2nd Stage-evenement staat gepland op 19 en 20 oktober in Straatsburg: save the date!

Contact details project coordination
SPB / EICB
Vasteland 78
3011 BV Rotterdam
the Netherlands
Martin Quispel
info@platina3.eu
+31 6 11 45 59 00
www.platina3.eu

Caption suggestion: PLATINA3 builds the bridge towards future research, innovation and implementation needs within the inland waterway sector in Europe.

Varen doe je samen

Asociaal varen

Een inkomend chatbericht bij ASV facebook:

Goede avond, wij liggen nu aan Volkerak zuidzijde voor de nacht. Je zou verwachten dat je een rustige nacht hebt, maar niets is minder waar. Het valt mij de laatste tijd erg op dat veel collega's zodra ze de sluizen uit komen, meteen menen vol gas te moeten draaien om de tijd weer in te halen. Dat geeft voor de schepen die wel stilliggen in de voorhavens, veel problemen en onrust. Als ik er dan wat over durf te zeggen, vinden ze dat we maar beter moeten vast maken. Voor veel schepen, vooral de kleinere, houdt dat in dat ze dan maar ergens in afgesloten havens moeten gaan liggen, aangezien we niet allemaal luxe lieren hebben. Die opmerkingen over beter vast maken zie ik als "dan kan ik nog meer gas geven, want ik ben bang 2 minuten te laat op bed te liggen". Ik hoop dat de politiek, Rijkswaterstaat en de sluisorganisaties er een keer iets aan gaan doen door middel van flinke boetes i.v.m. hinderlijke waterverplaatsingen en "schijt hebben aan andermans nachtrust". Voor mij en mijn vrouw hoeft het allemaal niet meer, aangezien we met die arrogantie helemaal klaar zijn. Door al dit gedoe stoppen wij eind deze week met varen om waarschijnlijk nooit meer terug te komen. Ik vraag dit voor de schippers van nu en in te toekomst en hoop dat die aso's nu eindelijk flink aangepakt gaan worden.

Tot zover dit bericht. Wat is uw mening?
Opmerkingen:

1. Je hebt groot gelijk. Ik ga er niet meer liggen.
2. Wij zijn 2000 ton met lieren maar je krijgt ook nog zeeboten van 6000 of 8000 ton opzij. Geen slapen meer. Kreekrak dito.
3. Volgens mij geldt er een snelheidsbeperking in de voorhavens. Maar we hebben het nu over de arrogantie van veel schippers, wat zeker ook klopt. Nergens wordt er afgestopt. Maar het bedienend sluispersoneel mag ook wel weer eens leren indelen en schutten, want dat schort er ook aan. En tegenwoordig zijn ze ingericht, alles via de computer. Maar beetje kennis ho maar. En dat zou ook weer voor meer rust moeten zorgen in deze voorhaven.
4. Het is overal hetzelfde, de ikke ikke mentaliteit stijgt enorm.
5. Vorige week toen de Rijn weer open was, waren wij met onze 86m in de afvaart. 5 breed in de opvaart, het was chaos maar wij moesten maar niet zeiken en onze bek houden, terwijl daar net een oploop verbod was.
6. Daarom heb ik 2 daagjes gewacht tot de gekte voorbij was. Ik begrijp het toch allemaal niet.
7. Goed gedaan was idd beter geweest, maar ja ze zaten ook op ons te wachten
8. Ze zitten altijd op ons te wachten, maar beetje normale prijzen betalen doen ze niet.
9. Nieuwegein is ook fijn Als ze je door de touwen heen varen vinden ze dat ook jouw probleem.
10. Wij liggen daar nooit vanwege het aangekaarte probleem. Altijd ten anker boven of beneden de sluis en worden dan heerlijk in slaap gewiegd door dezelfde snel voorbijvarende schepen.
11. Onlangs daar ook gelegen en inderdaad midden in de nacht een paar keer eruit gemoeten.
12. Dat er te snel wordt gevaren in de voorhavens van de sluizen klopt en dit mag wat mij betreft ook veranderd worden middels regelgeving. Net als al die deklampen die recht vooruit of dwarsweg staan (moet je maar een zonnebril opzetten) Dat de mentaliteit in de binnenvaart aan het veranderen is, dat klopt en niet altijd ten goede, maar dit lijkt me nog steeds geen reden om te stoppen met varen. Gr
13. In de ringvaart van Evergem is het ook niet normaal, praktisch niemand stopt af. En idd als je dan eens een opmerking maakt, moeten wij niet zo zeuren ...
14. Helemaal eens, ze varen als krankzinnige, een maximumsnelheid in de voorhavens zou voldoende moeten zijn.
15. mister plankgas
16. Klopt, en dat is op meer plaatsen een probleem. Als ik nog wakker ben, schrijf ik de naam en nummer wel op, voor een tegenreactie een latere keer. Kom vanzelf dat schip wel weer ergens tegen.
17. Ik ben het met deze man eens in de zin van, vol gas door voorhavens te varen Sommige proberen in de voorhaven nog hun voorgangers in te halen met 20km. Voor de nacht is dit wel een 'ding' zeg maar.. Heb zelf nog niet héél veel last ondervonden, aangezien wij wel strak liggen Wij liggen momenteel binnen Weurt als 2e lengte en sommige hebben al een snelheid van 16 km naast ons.
18. Als ik elke x wat ervan moet gaan zeggen, kan ik beter weer gaan varen, aangezien 90% al gas geeft als ze onder de deur door zijn... incl. Rijkswaterstaat en politieboten... Maar voor alsnog, gewoon goed vast maken en soms schudden op de bank van de golven onder onze kont
19. Ik ben het gedeeltelijk met deze eens. Ja er wordt hard gevaren. Da's overal en door alle soorten schepen en maten schepen. Maar als ik soms kijk hoe mensen

vastliggen, vind ik het ook zo nu en dan niet bijzonder dat ze losbreken en dat heeft niks te maken met wel of geen lieren tot je beschikking te hebben. En het valt mij ook heel veel op dat het vaak dezelfde schepen zijn. Daarbij zullen we het maar zachtjes en netjes uit drukken. Het soms meest bizarre indelen van sluizen helemaal Volkerak met 3 sluizen zal de gemoederen ook niet te goede komen.

20. Onze ervaring (spits) is hetzelfde ja, ze komen echt bizar hard langs soms. Wij hebben er nog nooit iets van gezegd, dus hoe de schippers reageren als ze erop worden aangesproken weet ik niet. Maar het feit dat ze het idd nodig vinden om zo hard langs te varen…
21. RWS moet gewoon boetes uitdelen aan alle gekken die zo hard varen in de voorhavens. Is het zo afgelopen hoop ik...
22. Ook als je ergens langs de rivier of kanaal ligt. Slapen, laden, lossen, het boeit ze gewoon niet. Of ze hebben het zelf nog nooit zo meegemaakt.
23. Ze hebben geen idee hoeveel waterverplaatsing ze veroorzaken.
24. Wat? O nee, niet stoppen met varen. Het is 1 van de mooiste beroepen die er zijn. Het gedrag van sommige collega's daargelaten.
25. Wat een mooi beroep was, klinkt me beter in de oren.
26. Zonde om dat te horen. Ja, de mentaliteit mag wel wat minder gejaagd. Dat is wel waar.
27. Dumptarieven = snelheid en tijd winnen. Anders klopt de rekening niet meer als ze 10 minuten langer varen.
28. Heeft niks met prijzen te maken meer met mentaliteit en de jeugd die ermee zo opgeleid wordt.
29. Irritant ook als ze met 4km per uur de sluis uitkomen, maar dat terzijde
30. Sommige schepen willen wel harder de sluis uit maar lukt gewoon niet. Ik heb er zo één
31. Dit is niet alleen een probleem in de voorhavens van een sluis, maar ook als je ergens ligt te laden of te lossen, komen de collega's ook rustig met een behoorlijke gang voorbij.
32. Herkenbaar, volgende keer gewoon weer ten anker.

Roeiers Deventer

De ASV ontving de volgende vraag:
Onze leden van sloeproeivereniging Daventre Portu uit Deventer roeien hun trainingen op de IJssel, ook in het donker. Veilig samenspel met de binnenvaart is daarbij van groot belang. Tot nu toe hebben we ons vooral gericht op de opleiding van onze stuurlieden en op het verhogen van de zichtbaarheid van onze sloepen op het water.

Toch werden we vorig jaar opgeschrikt door het bericht dat bij een aanvaring in Katwijk tussen een duwcombinatie en een roeisloep een roeier was omgekomen. Graag komen wij in contact met schippers die advies kunnen geven voor het veilig roeien op groot water zoals onze IJssel. Vooral het toepassen van een AIS systeem heeft onze interesse.

De vraag is daarbij vooral of binnenvaartschippers tijdens de passage van een stad als Deventer de informatie van een AIS kunnen toepassen om kleine boten te signaleren. Wordt dit systeem in de praktijk bruikbaar gevonden naast radar en digitale kaart? Graag zie ik uw reactie tegemoet,

Ons antwoord:
Beste,
Dank voor uw mail betreft veilig samenspel tussen de roeiers en binnenvaart. Wij zijn blij te horen dat u de schippers opzoekt om te onderzoeken hoe u de veiligheid van uw roeiers kunt verhogen.

Om te beginnen willen wij een misverstand uit de wereld helpen. U spreekt over een groot vaarwater als de IJssel. Voor de binnenvaartschipper is juist de IJssel een klein vaarwater. Het is niet voor niets dat er een maximale afmeting aan schepen is gesteld, die de IJssel mogen bevaren. Daarbij hebben schippers door wind en de stroming op de IJssel rekening te houden met niet alleen de breedte maar ook de zogenaamde padbreedte van een schip. In het volgende artikel kunt u meer lezen over wat een padbreedte is https://varendevrienden.eoc.nl/de-wind-maakt-een-schip-breder/.

Het is goed om te horen dat u de zichtbaarheid van uw sloepen verhoogd hebt. Met name in het donker lopen sloepen het risico over het hoofd te worden gezien. Verlichting draagt bij aan betere zichtbaarheid, maar u moet zich beseffen dat uw verlichting relatief laag op het water is en deze al snel in de dodehoek van schepen verdwijnt.

U vraagt naar het gebruik van het AIS-systeem. Aan dit systeem zijn wettelijke verplichtingen en regels over wie het mag of moet gebruiken en wie niet. Wij wijzen er op dat het hier gaat om een hulpmiddel. Vaak zijn er nog fouten in het AIS-systeem waardoor er schepen varen op de kaart die er niet zijn of juist andersom. Daarbij vinden schippers het onwenselijk dat alles dat drijft ook een AIS-systeem aan boord heeft. Doordat er zoveel meldingen op het systeem binnenkomen, wordt het overzicht voor de schipper op de kaart slecht. Hierdoor zal de bijdrage aan veiligheid, dat het AIS-systeem in het algemeen heeft, juist afnemen.

Als tip geven wij u mee dat u rekening moet houden dat sloepen onder of in de buurt van een brug, onzichtbaar zijn op de radar. Onder een brug is een boot niet te detecteren en vlakbij een brug heeft het radarsignaal zogenaamde "valse" echo's waardoor met name kleine objecten in het water onzichtbaar worden.

Wij zijn blij te horen dat u er alles aan wil doen om de veiligheid van uw roeiers te waarborgen en daarom contact met de schipper zoekt. Hopelijk bent u met onze antwoorden zich er nog meer van bewust, dat ondanks uw inspanningen uw sloepen slecht zichtbaar zijn, met name in het donker. Daarbij is juist de IJssel een klein vaarwater en ervaren wij het als erg gevaarlijk wanneer uw sloepen in het donker zich op de IJssel begeven. Juist bij Deventer zijn de omstandigheden op het water slecht door de brug die ook nog in een bocht ligt. Daarbij is de rivier juist in de omgeving van Deventer erg smal. Wij adviseren dan ook met klem om in het donker en al helemaal in de mist voor uw sloepen een ander vaargebied te zoeken.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, mocht u nog vragen hebben vernemen wij dat graag.

Vriendelijke groet,
Denktank van de ASV

Fame

FAME: de gang van zaken

De binnenvaart is niet alleen de meest milieuvriendelijke manier van (goederen)vervoer, het is ook de veiligste manier om goederen en passagiers van A naar B te brengen. Veiligheid is een groot goed en zeker het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wijst de binnenvaartschippers er dan ook voortdurend op dat men vooral veilig moet handelen en varen, wat inmiddels geresulteerd heeft in een ongelooflijke hoeveelheid, bijna niet te hanteren, aantal voorschriften en regels waaraan gekoppeld een gigantisch zwaar vervolgings-en boetebeleid.

Dus het verbaast de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) dan ook bijzonder dat hetzelfde Ministerie, ondanks tal van bezwaren van verschillende kanten de binnenvaart in Nederland per 2022 verplicht met brandstof te varen die niet alleen veel vervuilender is dan waar de binnenvaart nu mee vaart maar bovendien zal zorgen voor (levens)gevaarlijke situaties.

Na diverse schriftelijke stukken hierover waarbij de Algemeene Schippers Vereeniging het Ministerie heeft gewaarschuwd, hebben wij op 26 januari jl. in een overleg met het Ministerie onze zorg uitgesproken over de gedwongen bijmenging van FAME (Used Cooking Oil). Maar daarna is het stil gebleven.

Voorkom (levens)gevaarlijke situatie vanaf 2022
Ondertussen merken wij in overleggen met politici en overheidsorganen dat men niet weet wat hen boven het hoofd hangt. Niet alleen weet men kennelijk niet van de bijmenging maar zeker niet van de mogelijke gevolgen. Ondertussen zijn er praktijkervaringen die aantonen dat FAME schadelijk is voor het milieu en voor (levens)gevaarlijke situaties zorgt.

De naar het Ministerie gestuurde informatie is door schippers verzameld middels deskresearch (opvragen van gegevens, rapporten, onderzoeken) aangevuld met ervaringen opgedaan omtrent varen met FAME. De ervaringen behelzen gevallen als stilvallende motoren en schade aan motoren en bovendien aantoonbaar meer uitstoot (waar dit toch een milieumaatregel heet te zijn). Maar men lijkt vooralsnog geen haast te hebben om te keren op de ingeslagen weg.

Schipper heeft geen keus
De ASV heeft het Ministerie erop gewezen dat malafide figuren vrijwel ongestoord kunnen handelen in het product FAME, waar veel geld aan wordt verdiend terwijl de schipper geen enkel zicht heeft op wat er met de brandstof is gebeurd en wat er uiteindelijk in de motor gaat. Er zijn inmiddels al meerdere voorbeelden van motoren van schepen die op FAME varen die plotseling uitvallen.

Een schip is geen auto, die stil kan staan op de weg. Een schip is een speelbal van stroming en wind als de motor ermee stopt. Dat is ook het geval als dat schip gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld benzeen) als lading heeft, of passagiers vervoert. Het uitvallen van de motor hierdoor kan een ramp opleveren. Het is dan ook begrijpelijk dat bijvoorbeeld Duitsland WEL een controle houdt op de kwaliteit van de toevoegingen in de brandstof, wat de vraag waarom Nederland dit enorme risico neemt alleen maar prangender maakt.

Veiligheid en schoon milieu?
De binnenvaart hoort (net als al het vervoer) een veilige, zuivere en schone brandstof te gebruiken waarbij de maatschappij in alle opzichten zo min mogelijk belast wordt (milieu, ongevallen etc.). Hier voldoet FAME absoluut niet aan. De milieu“winst” van FAME bestaat alleen uit een papieren reductie van uitstoot, maar de werkelijke uitstoot van CO2, NOx en fijnstof is vele malen hoger en vuiler. Dit kunnen we niet accepteren.

Luister naar de schippers, experts op hun gebied!
Schippers van diverse organisaties uit alle categorieën; zoals grotere en kleinere schepen, blijken eensgezind te zijn in het afwijzen van FAME en we roepen daarbij dus ook op om te luisteren naar de schippers die ervaring hebben uit de praktijk en ermee moeten werken.

ASV bezorgd over FAME in brandstof binnenvaart

De ASV heeft op verschillende manieren geprobeerd aandacht te krijgen voor de gevaren van varen op FAME.

Bericht aan het Ministerie I&W

Op 18 maart heeft de ASV onderstaand schrijven gestuurd naar het Ministerie I&W,

Betreft: Vraag stand van zaken bijmenging FAME

Op 26 januari heeft de ASV in een overleg met het Ministerie haar zorg uitgesproken over de bijmenging van Fame.
De ASV zou graag weten wat de stand van zaken is en hoe het ministerie inmiddels erin staat om te gaan bijmengen met FAME (Used Cooking Oil)?

Er komen steeds meer berichten dat FAME (Used Cooking Oil) schadelijk en niet veilig is. Deze zorg had de ASV al uitgesproken, maar we zullen deze opsomming in de bijlage nogmaals erbij doen.
Er is inmiddels door verschillende mensen intern bij ons de nodige informatie verzameld en ervaring opgedaan omtrent FAME over stilvallende motoren en schade aan motoren en vuiler qua uitstoot.
Malafide figuren kunnen vrijwel ongestoord handelen in het product Fame, waar veel geld aan wordt verdiend en de schipper geen enkel zicht op heeft wat er met de brandstof is gebeurd.

De aansprakelijkheid van schade die hierdoor ontstaat aan motoren komt op het bordje van de schipper. Nove heeft voorwaarden, waarbij zij niet aansprakelijk kunnen worden gesteld bij problemen van brandstoffen met FAME en de verzekeringen geven ook niet thuis.

De ASV blijft bij haar standpunt dat we als binnenvaart een veilige, zuivere en schone brandstof behoren te krijgen.
Hier voldoet FAME absoluut niet aan en is het alleen een papieren reductie van uitstoot, maar de werkelijke uitstoot van CO2 en NOx en fijnstof is vele malen hoger en vuiler. Dit kunnen we niet accepteren.

Nog even een herinnering aan het laatste overleg programma toekomst binnenvaart, waar o.a. mr. Schreuder namens het Ministerie aanwezig was.
Er waren 15 schippers/ondernemers uit alle categorieën aanwezig, zoals grotere en kleinere schepen NPRC, BLN, ASV, die allemaal eensgezind het FAME-verhaal niet zagen zitten, en daarbij ook oproepen om a.u.b. te luisteren naar de schippers die ervaring hebben uit de praktijk en ermee moeten werken.

Dit schrijven werd vergezeld van onderstaande bijlage:
Nederland moet de CO2-uitstoot reduceren. Bij de binnenvaart is men wat betreft aanname van de CO2-uitstoot afgegaan op de totale bunkering bekend bij het SAB. Echter deze hoeveelheid wordt niet in Nederland uitgestoten, er wordt internationaal gevaren.

De aannames die gedaan zijn voor de uitstoot van de binnenvaart in Nederland, zijn daarmee volgens de ASV niet correct.

In de Green deal, die de ASV niet getekend heeft, is men vervolgens overeengekomen dat er bijgemengd gaat worden in de brandstof. Nederland heeft bovendien het voornemen eenzijdig in 2022 bij te gaan mengen met FAME in de huidige brandstof, dit is ondanks het feit dat men gewaarschuwd is voor de gevolgen.

In 2007 is er namelijk in opdracht van VROM door TNO een rapport opgemaakt over het bijmengen van bio in brandstoffen in de binnenvaart.

De conclusie was toen dat:
Het zonder meer overnemen van de EN590-Norm door TNO niet werd aangeraden, omdat die toevoegingen van biologische componenten toestaat die in de binnenvaart tot problemen kunnen leiden.

EN 590 bijmenging toestaat van 5% vettige zure Methylesters. Het zogenaamde FAME.

In 2007 moest de gasolie voor de binnenvaart voldoen aan de toen geldende norm DIN 51603, wat inhoudt dat er geen biologische componenten in mochten zitten.

Vreemd genoeg blijkt 13 jaar later opeens dat eenzelfde onderzoek heel andere resultaten zou opleveren. In 2020 heeft het Ministerie van verkeer en waterstaat namelijk opnieuw opdracht gegeven aan TNO om de impact assessment biobrandstoffen voor de binnenvaart te onderzoeken.

In dit rapport van TNO 2020 R11455 (2 nov. 2020) staat nu dat ”er mogelijk geen” problemen zijn of ”makkelijk” voorkomen kunnen worden! Dat is extra vreemd omdat er inmiddels gebruik zou kunnen worden gemaakt van de praktijkervaringen en daarvan heeft de ASV toch heel andere voorbeelden dan hier gesuggereerd wordt.

Er is in de afgelopen maanden namelijk geëxperimenteerd en er komen steeds meer berichten, feiten en cijfers naar buiten waardoor aangetoond wordt dat er problemen ontstaan door FAME toevoegingen.

Feiten en cijfers:
- De huidige diesel voldoet aan de norm EN590. Bij meer dan 5% toevoeging van bio in deze diesel verslechtert de brandstof en voldoet niet meer aan de norm EN590. De motoren zijn ontwikkeld voor de brandstof voor de norm EN590
- Zowel bij Change TL als gewone diesel (gasolie) zijn er problemen met bijmenging:
  - ◊ Motoren die stilvallen omdat de filters en leidingen verstopt gaan zitten.
  - ◊ Injectoren die na 7 à 10 maanden gebruik van CTL vervangen moeten worden, wat een enorme kostenpost is gaat worden.
- In het rapport van TNO 2020 R11455 wordt gesproken van Good housekeeping! Dus extra zorg en aandacht en geld voor het gebruik van Biodiesel. Hier wordt de verantwoording en extra kosten weer volledig bij de vaarweggebruiker neergelegd.
- De bunkerbedrijven die het leveren concluderen ook dat het niet goed is voor de scheepsmotoren.
  - ◊ In de bunkerboten zien de bunkerbedrijven nu ook vlokvorming en drab ontstaan.
  - ◊ Ook bij pleziervaart is dit het geval.
  - ◊ Biodiesel is maar beperkt houdbaar in de opslag; er wordt geadviseerd na bunkeren in het schip dit binnen ongeveer twee maanden te verbruiken.
- Biodiesel is een rekenkundig sommetje om te voldoen aan de CO2-reductie. Voorbeeld: bij 3% toevoeging van FAME mag een reductie gerekend worden van 6 %.
  - ◊ Groot nadeel: de NOx uitstoot (fijnstof), gaat omhoog.
- Brandstof met bio is niet zuiniger, integendeel: men verbruikt er meer van. Dus een CO2 stijging.
- Wanneer er brandstof gebruikt wordt die niet voldoet aan de norm EN590 (dus bijmenging met Fame met meer dan 5%) en er ontstaan schades zoals hierboven aangegeven, trekt de verzekering zich terug (men noemt het “schade door slijtage”).
- Doordat niet te achterhalen is wat de samenstelling van het FAME is (het zuurgehalte), kan er corrosie ontstaan. Roest in de tanken, nabehandeling systemen…enz.
- Ook van de additieve om de bacteriegroei tegen te gaan is bekend dat deze de corrosie bevorderen.
- Ook wordt nu al verwacht dat er een tekort aan FAME gaat komen, daardoor zou deze geïmporteerd worden, wat weer een extra CO2-uitstoot betekent. En waar schaarste is stijgt de prijs.

Conclusie:
Toevoegingen kunnen alleen, wanneer bewezen is dat het goed is en daadwerkelijk beter voor het milieu is. We moeten als binnenvaart vertrouwen kunnen hebben in de brandstof en niet de risico’s lopen zoals hiervoor beschreven. Je moet er toch niet aan denken wat er kan gebeuren aan calamiteiten en schades.

We mogen niet het risico lopen, dat we als binnenvaart gebruikt gaan worden als ongeveer 5.000 stuks verbrandingsovens voor het verstoken van UCO (Used Cooking Oil)!

Nog geen antwoord
Tot zover het schrijven vanuit de ASV. We wachten op antwoord van het Ministerie, hebben er ook nog eens om gevraagd maar het lijkt er moeilijk te zijn. Men spreekt over een 2-sporenbeleid, over gemaakte afspraken, over diverse ministeries die hier allemaal mee te maken hebben etc. Toch lijkt het balletje te gaan rollen nu meer en meer bekend raakt wat FAME is en doet.

Naar andere overlegpartners
De ASV heeft over dit onderwerp ook andere overlegpartners benaderd, zoals de provincie Noord-Holland en de haven(meester) van Amsterdam. Het lijkt erop dat men de zorgen van de schippers serieus neemt en ook zelf niet zit te wachten op ongevallen veroorzaakt door FAME. Men heeft uitgesproken ook zelf de nodige kanalen de bewandelen om de verantwoordelijken (zoals staatssecretaris Stientje van Velhoven) te bewegen andere wegen in te slaan.

Andere belangenorganisaties benaderd
Andere belangenorganisaties blijken te vinden dat doordat men getekend heeft voor de Green Deal, men instemt met dit beleid, hoewel men nu wel kanttekeningen maakt. Ook blijken er al wat schadegevallen gemeld te zijn op het meldpunt wat betreft varen met FAME.

ASV en EOC Brandbrief - bijmengen FAME (levens)gevaarlijk!

Demissionair Staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. S. van Veldhoven-Van der Meer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Rotterdam, 12 april 2021

Betreft: Brandbrief - bijmengen FAME (levens)gevaarlijk!

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer,

Wij, Algemeene Schippers Vereeniging, alsook verzekeringsmaatschappij EOC maken ons grote zorgen over de effecten op de binnenvaart van het bijmengen van biobrandstoffen (in het bijzonder FAME) met gasolie, dat per 1 januari 2022 verplicht wordt gesteld. De Nederlandse binnenvaart wordt hierdoor verplicht met brandstof te varen die niet alleen vervuilen¬der is dan de huidige brandstof, maar bovendien zal zorgen voor (levens) gevaarlijke situaties.

De bijmengverplichting wordt ingevoerd ter implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 hernieuwbare energie en met inachtneming van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. De Richtlijn stelt een streefcijfer van 14% (het minimumaandeel) hernieuwbare energie in de vervoerssector. De Richtlijn stelt verder een maximum van 3,4% voor de hoeveelheid biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet (FAME) die lidstaten mogen meetellen voor het minimumaandeel hernieuwbare energie in vervoer. Nederland is voornemens het gebruik van deze grondstoffen te maximeren op 8,4%.

De Richtlijn schrijft niet voor hoe lidstaten aan de doelstellingen moeten voldoen. In dit verband is onbegrijpelijk dat Nederland óók aan de binnenvaart een bijmengverplichting oplegt, zulks in afwijking van de buurlanden, met alle negatieve gevolgen van dien.

FAME is de goedkoopste oplossing om fossiele diesel aan te lengen tot biodiesel en zal daarom in de praktijk het vaakst worden toegepast. FAME is biodiesel gemaakt van gebruikte plantaardige oliën en dierlijke vetten (Used Cooking Oil). Met name het gebruik van dit alternatieve dieseldeel baart om diverse redenen grote zorgen.

In de eerste plaats geldt - meer in het algemeen - dat biodiesel minder zuinig is dan gewone diesel, waardoor sprake is van een toename in brandstofgebruik met méér in plaats van minder CO2-uitstoot tot gevolg. Bovendien neemt door het gebruik van biodiesel de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof toe.

In de tweede plaats is op dit moment het gros van de grondstoffen voor biodiesel, en ook van FAME (zoals frituurvet en dierlijk vet), uit het buitenland afkomstig. Met

Brandstoffilter na 120 draaiuren

de toenemende vraag naar biobrandstof zal de import en dus het vervoer toenemen, wat juist extra CO2-uitstoot oplevert. In de derde plaats is algemeen bekend dat, mede als gevolg van falend toezicht, nu al sterk wordt gefraudeerd met FAME en de fraudeprikkels zullen alleen maar toenemen wanneer door de aantrek¬kende vraag de prijs van deze grond¬stoffen zal stijgen. Met name schippers worden de dupe, omdat de kwaliteit niet gegarandeerd is en voor hen dus volkomen ondoorzichtig is met welk - potentieel schadelijk - goedje hun schip wordt gebunkerd. Het ontwerp¬besluit met de bijmengverplichting bevat in dit kader onvoldoende voorschriften en waarborgen.

In de vierde plaats is FAME een sluipmoordenaar aangezien het tot (vroegtijdige) verstopping van filters leidt met schade en, in het ergste geval, stilvallende motoren tot gevolg. Bij ASV zijn verschillende voorbeelden bekend. Dit zijn reële risico's. Verzekeraars geven voor dit type schade géén dekking. Niet voor de eerste keer worden de verantwoordelijkheid en bijbehorende extra onderhoudskosten geheel en al bij de binnenvaart neergelegd, een sector die al jarenlang wordt geacht tegen ongekend smalle marges te werken. In de toelichting op het ontwerpbesluit wordt gesproken van een explosieve kostenstijging tussen €46 en €127 miljoen in 2030.

In de vijfde plaats behoeft - met het vastgelopen containerschip 'Ever Given' op het Suezkanaal nog vers in het geheugen - geen betoog dat een stilgevallen en/of gestrand schip of jacht - ook pleziervaartuigen lijden schade door FAME - voor de gemeenschap financieel en qua veiligheid desastreuze gevolgen kan hebben. Wanneer bijvoorbeeld een binnenschip met gevaarlijke stoffen op drift raakt, zijn de ongevals¬gevolgen in potentie dodelijk.

In de zesde en laatste plaats wordt geen rekening gehouden met het weglek¬effect van de bijmengmaatregel: internationaal varende binnenschepen zullen door de geïsoleerde, nationale aanpak van Nederland brandstof tanken in landen die géén bijmeng¬verplichting kennen, zoals België en Duitsland. Dit zal een forse dreun zijn voor de Nederlandse binnenvaart- en bunkermarkt, terwijl per saldo van een verminderde uitstoot van broeikasgassen geen sprake zal zijn.

Alle sectoren moeten een vergroeningsslag maken, ook de binnenvaart. Daarover is iedereen het eens. Maar ondergetekenden willen het paard vóór in plaats van achter de wagen spannen. Het doel van een emissievrije binnenvaart is vooral te bereiken door funda¬men¬tele veranderingen in de voortstuwingstechnologie. Dáár moet op worden ingezet.

Tot dat moment zijn we aangewezen op suboptimale alternatieven, die alléén mogen worden benut wanneer (1) zij aantoonbaar effect sorteren en (2) de lasten ervan op een eerlijke wijze over de gemeenschap worden verdeeld. De bijmengverplichting voldoet aan geen van deze voorwaarden: de daadwerkelijke milieueffecten zijn onbekend en kwestieus, terwijl Nederland zich bovendien onvoldoende heeft vergewist van de financiele consequenties en risico's voor de binnenvaart. Risico's die ook volgens TNO aanwezig zijn, maar die ten onrechte en ongefundeerd worden weggeschreven als 'aanvaardbaar'.

De voorbije maanden is het ministerie van verschillende kanten gewezen op de onwenselijke gevolgen van de bijmengverplichting voor de binnenvaart. De weerstand tegen de bijmengverplichting is massief te noemen. Het is nog niet te laat om tot bezinning te komen, en om aanvullend onderzoek te doen naar de financiële effecten en de (motor)technische risico's alsmede om het overleg te zoeken met onze buurlanden.

Met deze brief verzoeken de ondergetekenden met klem om heroverweging van de bijmengplicht voor de binnenvaart.

Hoogachtend,

Gerberdien le Sage,
Voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Ton van Dongen
Directeur leden

Vergroening

Maatregelen met effect op de stikstofuitstoot

De Eerste Kamer is op 9 maart akkoord gegaan met het wetsvoorstel om de stikstofuitstoot te verlagen en de natuur te verbeteren. De stikstofuitstoot en -neerslag moet in 2030 zo laag zijn dat dan de helft van de Natura 2000-natuurgebieden onder de kritische depositiewaarde (KDW) zit. In de wet zit een systeem van monitoring en bijsturing: het effect van de bronmaatregelen om de stikstofuitstoot van landbouw, verkeer, bouw en industrie te verminderen wordt jaarlijks getoetst en het herstel van de natuur elke twee jaar. De wet legt daarnaast vast dat PAS-meldingen en meldingsvrije activiteiten gelegaliseerd worden. Verder worden maatregelen die nodig zijn om de stikstofuitstoot in een specifiek gebied te verlagen vastgelegd in een provinciaal gebiedsplan.

Wat betekent deze wet voor u?
Het kabinet legt met deze wet vast dat de natuur sterker wordt en de stikstofdepositie omlaag gaat. Uitgangspunt is eerst stikstofruimte winnen, pas dan weer beperkt uitgeven aan maatschappelijke en economische activiteiten. Er komt tot 2030 bijna drie miljard euro beschikbaar voor natuurherstel en -versterking en circa twee miljard euro voor (bron-) maatregelen. Elke sector levert een bijdrage en kan rekenen op financiële ondersteuning.

Industrie, luchtvaart en binnenvaart
Er is geld om bovenop de wettelijke verplichting te investeren in de best beschikbare technologie voor emissie- en stikstofreductie in de industrie. Ook investeert het kabinet in schonere bouwmachines, elektrisch taxiën van vliegtuigen en in katalysatoren en walstroomvoorzieningen. Voor deze laatste zijn twee bijeenkomsten geweest met de havenbedrijven, op 9 december 2020 en 28 januari 2021. De subsidieregeling wordt in het tweede kwartaal van 2021 verwacht. De subsidieregeling

Verduurzamen Binnenvaartschepen is op 30 januari opengesteld. Deze is bedoeld voor de binnenvaartschipper die wil investeren in een nieuwe, schone motor en/of katalysator. Zie hiervoor: Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen | RVO.nl | Rijksdienst

Webinair
Op 25 januari heeft er een webinair Stikstof en bronmaatregelen plaatsgevonden. U kunt de webinair en de vragen en antwoorden terugkijken op Vragen en antwoorden webinar Stikstof en bronmaatregelen van 25 januari 2021 | Alles over het stikstofprobleem | Aanpak Stikstof.

Andere maatregelen met effect op de stikstofuitstoot
Naast de maatregelen in het kader van de structurele aanpak stikstof zijn er ook maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord. Deze hebben ook effect op de stikstofuitstoot in de sector Mobiliteit.

Routekaart. In onder meer het Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord en de Aanpak Stikstof zijn doelstellingen vastgesteld voor het terugdringen en voorkomen van uitstoot van mobiele werktuigen en bouwlogistiek. Het doel van de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen is om samen met de bouwsector een haalbare en effectieve routekaart op te stellen, waarin de verduurzaming van mobiele werktuigen en bouwlogistiek tot 2030 vorm krijgt. Ik verwijs u graag naar de nieuwe website hierover: www.opwegnaarseb.nl.

I*n de derde ronde van de demonstatieregeling klimaattechnologieën en innovaties in transport (DKTI)*, de DKTI-innovatieregeling is 36 miljoen euro beschikbaar. Daarvan is 11 miljoen euro geoormerkt voor emissievrije voertuigen en 25 miljoen euro is bestemd voor innovatieve transportplannen. Naast subsidie voor een schone vrachtwagen kunnen ondernemers vanaf 23 maart hun innovatieve transportplannen indienen. In twee eerdere rondes investeerden bedrijven, kennisinstellingen en overheden samen in 76 projecten, met een totale waarde van 163 miljoen euro. Onder andere de eerste generatie elektrische vrachtwagens, vuilniswagens op waterstof en waterstofstankstations zag zo het levenslicht. Een ander voorbeeld is de eerste veegwagen op waterstof ter wereld, die sinds afgelopen woensdag de binnenstad van Utrecht schoonveegt.

MIRT. In het kader van Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 25 en 26 november 2020 heeft de Minister van IenW afgesproken om alle 500 resterende rijksligplaatsen voor de binnenvaart ui te rusten met walstroomvoorzieningen. Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Graag attenderen wij u op de helpdesk www.helpdeskstikstof.nl en de website www.aanpakstikstof.nl. Op de laatste website treft u onder meer actuele informatie en Kamerbrieven.

Natuurlijk zullen we u blijven attenderen op actuele ontwikkelingen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Beantwoording Kamervragen lid Schonis

Datum 25 februari 2021
Betreft Kamervragen van het lid Schonis (D66) over het gebruik van vervuilde grond voor de aanleg van de Perkpolder

Geachte voorzitter,
Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van IenW, de antwoorden toekomen op de Kamervragen van het lid Schonis (D66) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het gebruik van vervuilde grond voor de aanleg van de Perkpolder d.d. 9 december 2020.

Vraag 1
Bent u op de hoogte van de situatie rondom de vervuilde zeedijk bij Perkpolder?
Antwoord 1
Ja

Vraag 2
Klopt het dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor de grond die is gebruikt in de dijk?
Antwoord 2
Ja, Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de aanleg van de dijk Perkpolder.
Het beheer en onderhoud van de dijk Perkpolder is in december 2015 overgedragen aan het waterschap Scheldestromen. De verantwoordelijkheid voor mogelijke milieugevolgen van de aanwezige thermisch gereinigde grond (TGG) ligt bij Rijkswaterstaat.

Vraag 3
Klopt het dat uit de monsters die zijn genomen van de dijk is gebleken dat hierin stoffen aanwezig zijn die niet aanwezig zouden mogen zijn bij thermisch gereinigde grond?
Antwoord 3
Ja, dat klopt. In het onderzoek van Deltares van 2017 en 2018 in de dijk Perkpolder, uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat, is de kwaliteit van de toegepaste TGG gecontroleerd.
In dit onderzoek werden bij een aantal monsters van de TGG stoffen aangetroffen in gehalten hoger dan de normen die gelden voor een grootschalige toepassing (zoals een dijk). Deze normen zijn vastgelegd in het Besluit bodemkwaliteit en de Regeling bodemkwaliteit en hebben betrekking op de gemiddelde kwaliteit van een partij grond.
Het gaat hier om een aantal zware metalen, tolueen en fenol. Fenol en tolueen zijn vluchtige en brandbare stoffen die als gevolg van het reinigingsproces (verbranden) niet meer verwacht zouden worden.

Vraag 4
Weet u wat de oorsprong was van de grond die is gebruikt voor de dijk voordat deze thermisch gereinigd werd? Zo ja, kunt u deze oorsprong delen? Zo nee, bent u bereid deze oorsprong alsnog te achterhalen en dit met de Kamer te delen?
Antwoord 4
Het gaat erom dat TGG na de reiniging aan alle normen voldoet wanneer deze wordt toegepast.
Om dit te verduidelijken een korte toelichting bij het reinigingsproces.
De oorsprong van de TGG in zijn algemeenheid is verontreinigde grond die in combinatie met teerhoudend asfalt granulaat (TAG) wordt gereinigd door verhitting. De reiniging wordt uitgevoerd door een gecertificeerd en erkend reinigingsbedrijf (volgens SIKB BRL 7500 en bijbehorend protocol 7510). Het samenvoegen van de verschillende materiaalstromen voor reiniging is toegestaan, en hiermee wordt het reinigingsproces geoptimaliseerd.
Bij acceptatie wordt getoetst of de grond geschikt is voor reiniging. Er moet een bewijsmiddel van de kwaliteit worden aangeleverd. Voor het TAG geldt dit niet omdat dit een relatief homogene materiaalstroom is.
Voor aflevering wordt onderzocht of het materiaal geschikt is voor toepassing (volgens protocol 9335-2).
Oftewel, er is sprake van een continu proces waarbij verontreinigde grond en TAG wordt aangeleverd voor reiniging, materiaal wordt gemengd en gereinigd en vervolgens wordt gereinigd materiaal vanuit een (de)centrale opslag geleverd aan de diverse afnemers. Het herleiden van een specifieke overschrijding in de Perkpolderdijk naar een partij materiaal die voor reiniging is aangeboden, is daardoor naar mijn verwachting niet mogelijk.

Vraag 5
Kunt u aangeven in hoeverre nog te achterhalen valt of de aangeleverde thermisch gereinigde grond volledig gereinigd is? Wordt dit proces door u nog nader onderzocht ?
Antwoord 5
Zoals ik al heb aangegeven bij vraag 3 blijkt uit onderzoek van Deltares bij Perkpolder dat er daar in de TGG vluchtige stoffen (waaronder tolueen en fenol) worden aangetroffen, die er na thermische reiniging niet in verwacht werden.
De ILT heeft naar aanleiding van een andere constatering van afwijkende kwaliteit van TGG (de Westdijk in Bunschoten-Spakenburg) in 2017 en 2018 onderzoek uitgevoerd naar het thermisch reinigen van verontreinigde grond. Daarbij is getoetst aan de SIKB BRL 7500 en de protocollen 7510 en 9335-2. Dit was aanleiding voor het opleggen van lasten onder dwangsom. Deze lasten zijn in januari 2019 opgeheven nadat het bedrijf zijn bedrijfsprocessen had aangepast.
Aansluitend is onder begeleiding van de ILT in 2019 verificatieonderzoek uitgevoerd waarbij de kwaliteit van de toenmalige voorraden TGG nogmaals is vastgesteld en is bepaald wat de toepassingsmogelijkheden van deze TGG zijn.
Hierover is uw kamer geïnformeerd bij brief van 14 april 2020.

Vraag 6
Kunt u toelichten waarom gekozen is om de Westdijk te Bunschoten-Spakenburg te saneren en de dijk bij Perkpolder niet ?
Antwoord 6
Bij de besluitvorming over de aanpak wordt rekening gehouden met de specifieke lokale situatie en wat redelijkerwijs mogelijk en noodzakelijk is. De toepassing van thermisch gereinigde grond en effecten daarvan op de omgeving zijn per situatie anders.
Het besluitvormingstraject inzake maatregelen voor de dijk Perkpolder zal nog enige tijd in beslag nemen. Onderzoek door het RIVM naar de dijk Perkpolder heeft uitgewezen dat er op dit moment geen sprake is van onaanvaardbare milieu hygiënische risico's als gevolg van de toepassing van TGG.
Het onderzoek (monitoring van de bodem- en waterkwaliteit) wordt voortgezet, om zeker te stellen dat ook in de toekomst geen sprake is van onaanvaardbare milieu hygiënische risico's. Een definitief besluit over te nemen maatregelen zal mede worden gebaseerd op de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken en monitoringsresultaten.

Vraag 7
Kunt u deze vragen elk afzonderlijk zo spoedig mogelijk beantwoorden?
Antwoord 7
Door de benodigde afstemming is de beantwoording helaas vertraagd.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Noord-Holland

WBA Verslag

WBA: overleg met de haven van Amsterdam

Op 7 april 2021 vond het overleg plaats met de haven van Amsterdam. Daarin zijn een aantal punten besproken waaronder o.a.

Fosfine
Hierin kon men de conclusie trekken dat de zaken nog steeds niet lopen zoals ze moeten lopen. Waar de gassingsleider en het meldpunt goed blijken te functioneren, ging het mis bij de controleur. Daardoor werd er uit het verkeerde ruim van een zeeschip besmette lading overgeslagen. Door juist handelen van de gassingsleider bleef de schade beperkt (zie een nadere beschrijving van het incident bij het onderwerp fosfine).

Afgesloten terreinen
Wat hierbij ook naar voren kwam, was dat de schipper die het schip moest verlaten vanwege de besmette lading, dit schip ergens moest leggen. Vervolgens kreeg hij van de portier, bij het verlaten van het terrein, te horen dat hij niet meer terug het terrein op mocht. Dat is uiteindelijk natuurlijk wel gebeurd, maar dat was een mooie aanleiding om duidelijk te maken dat die afgesloten terreinen in strijd zijn met onze mensenrechten en er iets aan gedaan moet worden dat dit zo gaat.

De haven van Amsterdam neemt dit serieus en een mogelijkheid is om alle bedrijven te vragen op welke manier zij ervoor zorgdragen dat de bemanning van de schepen veilig en snel bereikbaar is voor hulpdiensten en bij noodgevallen het terrein kan verlaten en/of betreden.

FAME
Het lijkt erop dat, mede door de brandbrief van ASV en EOC, de gevaren van het gebruik van FAME voor de haven van Amsterdam duidelijk zijn. Er is uitgesproken dat men haar kanalen zal gebruiken om beleidsmakers hierop aan te spreken.

Ligplaatsen
Amsterdam heeft geluisterd naar de vraag van de ASV om een ligplaats, waar men langer mag liggen dan de toegestane ligduur.

Op de site van Port of Amsterdam vindt u daarover het volgende:
Onder bepaalde voorwaarden mag je jouw ligplaatsduur verruimen in de IJhaven. Wil je daarvan gebruik maken? Check dan de mogelijkheden. Dat kan via onderstaande button of via het inscannen van de QR code op een bord op locatie.

Voorwaarden voor het krijgen van een vergunning
Voor deze vergunning gelden de volgende voorwaarden:

- Alleen voor bij de KvK ingeschreven actief varende binnenvaartschepen (vrachtschepen)
- Deze vergunning is 1 maal per kwartaal op scheepsnaam mogelijk
- Alleen in de IJhaven (Java- en Veemkade) op de aangewezen ligplaatsen
- Het schip ligt al gemeerd
- Het schip ligt langs de kade en niet langszij een ander schip
- Maximale afmeerduur 21 dagen
- Geen blauwe kegel
- Max. lengte 110 meter
- Generatorverbod
- Geen hotelactiviteiten
- Bij onvoorziene omstandigheden op eerste aanwijzing van de havenmeester verhalen

Aanvraagformulier ligplaatsvergunning IJhaven
Voldoe je aan de voorwaarden? Vul dan onderstaand formulier in voor het verkrijgen van een ligplaatsvergunning.

https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/binnenvaart/vergunningen-en-ontheffingen/ligplaatsvergunning-ijhaven

Pleidooi voor de binnenvaart

Naar aanleiding van de Raadvergadering in Zaanstad over de plaatsing van 3 jachtensteigers heeft de ASV gebruik gemaakt van het recht om in te spreken.
Hieronder vindt u de letterlijke tekst:

Ik ben Sunniva Fluitsma, niet alleen woonachtig in Zaandam, maar ook schipper op een vrachtschip en woordvoerder van de Algemeene Schippers Vereeniging. Bij dit onderwerp komen die dingen samen.

Zaandam, de stad zelf is al genoemd naar die mooie rivier die we allemaal willen gebruiken en benutten. Wij weten als geen ander hoe heerlijk het op het water kan zijn, dus gunnen we het iedereen om dat ook zo te ervaren. Maar het is ook een maatschappelijk belangrijke rivier: Niet alleen nu ook al in het verre verleden. Sterker: de Zaan heeft het mogelijk gemaakt dat Zaandam de eerste stad was die zich op industrieel gebied deed ontwikkelen.
Dankzij de vrachtschepen natuurlijk. En dat is nu net waar ik het met u over wil hebben.

Want het lijkt erop dat Zaanstad het belang van goederenvervoer over water plus de daarbij noodzakelijke voorzieningen onderschat. En dat terwijl de binnenvaart 37% van het goederenvervoer voor haar rekening neemt, waardoor ze de wegen ontlast, minder vervuilt en er nauwelijks dodelijke ongevallen zijn. Het lijkt wel of u denkt dat dat vanzelf zo zal blijven, maar dat is niet zo. Sterker: mede door afname van voorzieningen zoals ligplaatsen, verschuift het vervoer over water naar vervoer over de weg. En daarbij wijst iedereen naar elkaar: RWS, steden en provincies. Maar de keuze is ook aan u.

Daarom spreek ik hier in.
Om aan de ene kant onze visie te geven op uw voorstel voor de jachtensteigers, maar ook om de binnenvaart weer eens in het hart en hoofd van de beleidsmakers te krijgen.

Tenslotte lees ik in de raadsinformatie dat de reden voor bouw van de steigers zou zijn
Dat Zaanstad ***de groeimarkt watertoerisme en recreatie*** *beter wil benutten en de kansen grijpen om meer bestedingen in de stad te realiseren.* Dat is al in gang gezet door o.a. de Prins Hendrikkade

waar wij ooit konden liggen, te reserveren voor passagiersschepen.

De vraag is natuurlijk: hoeveel winst boekt Zaandam hiermee? Wie komt er allemaal inkopen doen vanuit de Nauernasche vaart of vanaf het Hemterrein? Opbrengsten via havengeld waren er ook niet, of dat moet veranderd zijn. Havengeld betaalt alleen de beroepsvaart, wat mij altijd zeer heeft verbaasd. In feite is hier sprake van rechtsongelijkheid toch?

Waarom kiest Zaanstad voor toerisme en niet in minstens dezelfde mate voor het -voor iedereen- noodzakelijke goederenvervoer over water?
Niet alleen een afname van het aantal ligplaatsen voor schepen die goederen vervoeren over water is aan de orde, ook de tijdsduur waarop men in de haven van Zaanstad mag liggen, is sterk ingekort. Van maximaal 3 maanden naar maximaal 2 weken. Maar waar moet ik blijven, woonachtig in Zaandam als ik ziek word, of mijn partner? Of als er geen werk is zoals in tijden van corona goed voor te stellen is? De ligplaats die voor dat soort gevallen bedoeld schijnt te zijn, is in de praktijk onbegaanbaar.

Wij gunnen alle jachten hun plezier en een ligplaats, maar voor ons is de ligplaats pure noodzaak.
Voor ons schip, behorend tot de kleinste schepen, was er afgelopen jaren helemaal geen mogelijkheid meer om af te meren en daar is na veel inzet en begrip vanuit Havens en Vaarwegen Zaanstad nu 1 ligplaats voor. Maar er zijn vooral ligplaatsen voor beroepsvaart verdwenen, zoals bijvoorbeeld bij de Zaanweg ten zuiden van de Zaanbrug.

We horen allemaal dat de wegen vollopen en we iets aan het klimaat moeten doen maar een stad, mede groot geworden door goederenvervoer over water, keert deze belangrijke sector de rug toe.

Ik heb een voorstel: Kijk in Zaanstad waar men de ligplaatsen voor beroepsvaart kan uitbreiden in aantal en toegestane tijdsduur.

Wat betreft de steiger bij het Hemterrein:
De steiger wordt geplaatst vlak bij de in- en uitgang van het Noordzeekanaal. Een drukke vaarroute met veel grote schepen en dan moeten schepen ook nog indraaien vanuit het Noordzeekanaal richting de Zaan. Er is in principe genoeg ruimte, maar de vraag is houdt men rekening met de golfslag van de grote schepen vanuit het Noordzeekanaal en van de toename van vaarbewegingen als er jachten een ligplaats willen vinden of verlaten op dit drukke punt?

Waar we ons wel in kunnen vinden is het argument om steigers in de Nauernasche vaart te plaatsen maar de argumenten aanhorend van bewoners en plaatselijke jachthavens is dat kennelijk ook niet zo'n goede keus.

U noemt als neveneffect dat er dan wellicht minder pleziervaarten via de Zaan varen. U noemt het voordeel dat er daardoor minder brugopeningen zouden zijn, maar wij vinden het grootste voordeel dat het veiliger is als de jachten vooral via de Nauernasche vaart varen.

Gevolgen voor het milieu
De vraag is ook: wil Zaanstad dit allemaal qua uitstoot of gaan deze jachtjes allemaal elektrisch varen? Al die pleziervaart, we gunnen iedereen natuurlijk het genieten van het water, er is water genoeg rond de Zaan. Alleen moeten we wel bedenken wat dit allemaal voor impact heeft op de natuur en milieu. We hopen van harte dat veel mensen met hun plezierbootjes kunnen genieten van al het moois in en rond de Zaan, maar de tendens lijkt te zijn dat de plezierjachten almaar groter worden: houd er rekening mee dat jachten met grote motorvermogens ook een enorme uitstoot veroorzaken, zeker in verhouding tot de beroepsvaart die wel honderden of wel duizenden tonnen goederen vervoeren.

Het gaat het om het maken van keuzes:
Ik zou zeggen: prima die steigers bij de Nauernasche vaart, tot ik de inspraak van de jachthavens en bewoners gehoord had. En denk nog eens goed na over de steiger bij het Hemterrein.
Als u dan nog tijd over heeft, bedenk dan hoe u om wilt gaan met het goederenvervoer over water, en waar uw verantwoordelijkheid ligt.

Reactie van de Raad:
Er kwamen veel vragen vanuit de raad, maar die waren bovenal bijzonder geïnteresseerd. Er kwamen vragen over of deze ligplaatsen geschikt zouden zijn voor beroepsvaart en wat we vonden van het argument dat beperking van de ligduur voortkomt uit het bestrijden van langdurig ligplaatsnemen door niet-beroepsvaart etc. Er was veel interesse en men sprak uit dat men blij was dat we deze visie hier neergelegd hadden.

Goed nieuws Noord-Holland compenseert gedupeerde schippers

In een gesprek met de ASV heeft gedeputeerde Olthof van provincie Noord-Holland uitgesproken dat de schippers die geblokkeerd lagen tussen de Bosrandbrug en de brug van Leimuiden gecompenseerd worden voor de geleden schade.

En nee, men hoeft niet allerlei zaken over de afgelopen jaren aan te tonen, de provincie wil de schippers zonder al te veel poespas tegemoetkomen, en naar berichten die ons bereiken is dat ook al zo gecommuniceerd met de betreffende schippers.

De provincie stelt dat er weliswaar veel onvoorziene zaken op hun pad kwamen maar dat het gebrek aan de juiste communicatie ervoor heeft gezorgd dat de schippers niet tijdig op de hoogte zijn gesteld.

Wij danken de provincie hartelijk voor deze benadering waarin men blijkt geeft de beroepsgroep serieus te nemen.

Dus hierbij onze complimenten! Daar kunnen andere overheidsorganen (gemeente Deventer bijvoorbeeld) veel van leren.

Het betrof het volgende:

Een van de leden van de ASV heeft ons benaderd met het volgende:
De schipper is onderweg vanaf het Noorden naar Aalsmeer. Hem is bekend dat de Bosrandbrug gestremd is tot 1 maart 07.00 uur. Hij heeft vrijdag 26 februari meerdere wegen bewandeld en navraag gedaan over wanneer de stremming daadwerkelijk opgeheven wordt.

Hij kreeg helaas geen eenduidig antwoord op zijn vraag. Alle betrokkenen zeiden iets anders of wisten het niet. Maar over 1 ding waren ze het eens: de stremming zou uiterlijk 1 maart 07.00 uur opgeheven worden.

Hij is dus voor de brug gevaren omdat als de Bosrandbrug op 1 maart weer in bedrijf zou zijn, de brug van Leimuiden eruit zou gaan voor een maand (een MAAND die nodig zou zijn om hem gereed te maken voor afstandsbediening)

Op 1 maart wilde ons lid dus door de Bosrandbrug varen maar kreeg geen gehoor. Uiteindelijk wist de centrale bediening van Heerhugowaard hem te vertellen dat de Bosrandbrug nog tot zeker donderdag 4 maart buiten gebruik is. Tegelijkertijd heeft men wel de brug van Leimuiden gestremd.

Overigens is deze man zelf zaterdag 27 februari nog polshoogte gaan nemen bij de Bosrandbrug waar niemand aan het werk was. Als er onvoorziene zaken zijn zou je mogen verwachten dat men met man en macht aan het werk is om de zaken alsnog voor elkaar te krijgen. Maar nee hoor, helemaal geen werkzaamheden. De schipper heeft daarmee o.i. alles gedaan wat hij zou kunnen doen om op tijd op de hoogte te zijn van de omstandigheden en de juiste keuze te kunnen maken. De overheid: provincie Noord-Holland laat deze schipper (deze sector) echter danig in de steek.

Want over een uitbreiding van de stremming is voor zover wij kunnen nagaan niet gecommuniceerd, in ieder geval niet via de gebruikelijke weg zoals teletekst, en zelfs niet naar de bediening van de brug.
Als de schipper het tijdig had geweten had hij in het weekend via Haarlem gevaren om in ieder geval te kunnen lossen.
Ook voor de verlader is dit een slechte zaak: het losbedrijf krijgt nu alle schepen tegelijkertijd daar als de stremming voorbij is.

Motie aanlegplaatsen voor beroepsvaart

De Gemeenteraad van Zaanstad, in vergadering bijeen op donderdag 22 april 2021, behandelend het investeringsbesluit “3 steigers pleziervaart”,
Gehoord hebbende de inspraak van mevrouw Fluitsma, woordvoerder van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), op 15 april jl.

Overwegende dat:
- Zaanstad een lange historie heeft in het vervoer van goederen over de Zaan en dit onze streek ook veel heeft gebracht.
- Vrachtverkeer over water past bij de duurzaamheidsambities van dit college.

Constaterende dat
- Er de afgelopen jaren in Zaanstad ligplaatsen voor de beroepsvaart zijn verdwenen, zoals bij de Prins Hendrikkade, waar de beroepsvaarders voorheen konden aanleggen; aanlegplaatsen die nu gereserveerd zijn voor commerciële passagiersvaart.
- De tijdsduur waarop men in de haven van Zaanstad mag liggen sterk is ingekort; van maximaal 3 maanden naar maximaal 2 weken.
- Er omstandigheden kunnen zijn waardoor beroepsvaarders langere periode aangemeerd moeten liggen, bijvoorbeeld door ziekte of tijdelijke werkloosheid.
- De ligplaats die voor dat soort gevallen bedoeld is volgens mevrouw Fluitsma in de praktijk niet begaanbaar is.
- Zaanstad nu drie extra aanlegsteigers ten behoeve van de waterrecreatie wil creëren.

Draagt het college op:
- Ook aandacht te hebben voor de belangen van de beroepsvaart.
- Te onderzoeken waar extra aanlegplaatsen voor de beroepsvaart gecreëerd kunnen worden, óók voor langdurig verblijf, en hierover in gesprek te gaan met de beroepsvereniging. Dit vervolgens terug te koppelen naar de raad.
- De ligtijdlimiet van twee weken voor de beroepsvaart te verruimen voor gevallen waarbij de noodzaak tot langer blijven liggen bestaat. Ook hierover in gesprek te gaan met de beroepsvereniging. Dit vervolgens terug te koppelen naar de raad.
- Zolang de huidige situatie met het tekort aan aanlegplaatsen voor de beroepsvaart bestaat, overtreders van de ligtijdlimiet met coulance te behandelen.

Namens:
ROSA, Mariska Schuttevaêr
LZ, Marianne de Boer-Doeves
SP, Roland van Braam
GL, Jan de Laat
POV, Perry van der Velden
PvdD, Melchior Mattens

Fosfine

Melding van een lading met een te groot gasgehalte(fosfine)

Samen met onze collega zouden wij 2000 ton mais laden voor Wageningen uit de zeeboot AP Revelin.

Aanvang laden zou vrijdagmorgen 26 februari 2021 om 06.30 gaan plaatsvinden langszij de zeeboot met een overslagkraan van de Maya en wij waren nummer twee in volgorde.

Om half acht belde onze collega dat het laden per direct was stopgezet, omdat er een veel te hoog gasgehalte in de lading was gemeten.

De controleur had bij aanvang toestemming gegeven om uit ruim 3 te gaan laden, maar toen de ”gasdokter” het terrein opkwam, constateerde hij gelijk dat ze uit het verkeerde ruim aan het laden waren. Deze heeft gelijk telefonisch het laden stilgelegd en daarop volgend is de schipper ook op zijn schip bij het laadruim weggehaald. Dit handelen van de “gasdokter” is positief ervaren.

De meting die daarop volgde, resulteerde erin dat het schip de ”xxxxx” een plek is aangewezen om te liggen en de schipper en matroos moesten van boord.

Daarna werden wij gebeld om te komen laden. Omdat wij al op de hoogte waren van een te hoog gasgehalte via onze collega, hebben wij eerst gevraagd wat wij zouden krijgen en of daar ook gas in zat? Er werd ons medegedeeld dat ze waren gestart uit een verkeerd ruim en wij uit ruim 5 zouden gaan laden.

Tijdens het laden heeft de schipper van de Ora et Labora aan de aanwezige controleur gevraagd met wat er gegast was?

Hij zei dit niet te weten en bleef erg vaag met het antwoord, dat ze dit wel op kantoor wisten!

Dit gaf ons toch geen prettig gevoel wetende wat er met de mensen van de Fox is gebeurd. We zouden hier toch allemaal van geleerd moeten hebben. Er is immers niet voor niets een nieuw protocol opgesteld voor zeeschepen met gegaste lading.

Ook heeft de schipper van de Ora et Labora één van de aanwezige controleurs, die de bemonstering bij hem aan boord deed, erop geattendeerd dat hij geen gasmeter om had. Die is hij alsnog later gaan omdoen!

Wat ons zo verbaast, is hoe kon dit gebeuren, terwijl de boot bekend staat als gasboot en notabene de waarschuwingsborden er nog ophangen(zie foto in de bijlage).

Nog ter info:
Naderhand hebben wij nog contact gehad met de schipper van de xxxxx, die inmiddels al onderweg was naar huis. Hij vertelde dat hij van boord moest en op aanwijzing een plek voor het schip heeft gehad. Hij was door de gasdokter naar zijn auto gebracht, die aan de overkant van de haven stond, maar aangekomen bij de portier om het terrein af te gaan, werd hem het volgende medegedeeld:

Het zou een enkele reis zijn, want terug het terrein op zou niet meer mogen!

De schipper heeft aangegeven dat het zijn schip was dat daar lag en hij daar op aanwijzing moest gaan liggen, maar daar had deze portier geen boodschap aan. Ze zijn de discussie niet meer aangegaan, want dat was iets voor later. Dit is later toch goed gekomen, na wat telefoontjes over en weer.

Bij deze willen wij toch een aanbeveling doen.

Er moet nog beter gecommuniceerd worden met alle partijen. Ook is het toch wenselijk dat de schipper, wanneer hij om de gassoort vraagt, een antwoord krijgt waar je wat aan hebt.

Is het een idee om naast alle borden met gif, die klaarblijkelijk niet opvallen, met betere markeringen te werken op de ruimen die nog vol hangen met gas of nog niet vrijgegeven zijn?

Dit mag gewoon niet gebeuren.

Het antwoord van de Havenmeester van Amsterdam
Allereerst wil ik u hartelijk danken voor uw email. Ik deel uw verbazing omtrent het lossen van de lading van het zeeschip “AP REVELIN”.

Allereerst merk ik op dat volgens ons de gassingsleider zijn taak volgens het Plan van Aanpak juist heeft uitgevoerd. Het Plan van Aanpak is voor ons het richtsnoer om te beoordelen of er bij de overslag van met ontsmettingsmiddelen behandelde lading correct is gehandeld. Wat zich daarbuiten afspeelt is aan onze waarneming onttrokken en daar kunnen wij dus lastig een oordeel over vellen.

Ik heb een overzicht laten maken van de afhandeling van het schip de “AP REVELIN”.

Het schip is in Mykolayiv (Ukraine) geladen met een lading mais in de ruimen 1 t/m 5. De gehele lading is met het ontsmettingsmiddel fosfine in de vorm van sleeves behandeld. Het schip is vertrokken naar Portugal. In Portugal zijn alle sleeves uit alle ruimen verwijderd. De ruimen 2 en 4 zijn aldaar leeg gelost.

De kapitein / agent hebben voor aankomst Amsterdam alle verplichte meldingen aan mij gedaan.

Het schip is afgemeerd in de Vlothaven bij Bunge. De gassingsleider heeft daar de restgasconcentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel conform het Plan van Aanpak vastgesteld. Op 25-02-2021 bleek uit de metingen dat concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in de ruimen 1 en 5 beneden de grenswaarde was. Deze ruimen konden volgens het gasmeetcertificaat zonder supervisie worden gelost in schepen of naar de wal. De concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in ruim 3 was boven de grenswaarde. De gassingsleider heeft vastgesteld dat de lading in dit ruim enkel onder supervisie in onbemande duwbakken mocht worden gelost. Dit heeft hij zo aangegeven op het gasmeetcertificaat.

Op 26-02-2021 kwam de gassingsleider aan boord van de “AP REVELIN” en zag

dat er zonder supervisie lading uit ruim 3 overgeslagen werd in het binnenvaartschip “xxxxx”. De gassingsleider heeft onmiddellijk de noodzakelijke maatregelen getroffen:

- het lossen is onmiddellijk gestopt;
- het schip “xxxxx” is verhaald;
- de gassingsleider heeft de restgasconcentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in het schip “xxxxx” bepaald;
- de concentratie was van dien aard dat de gassingsleider de schipper en de matroos van boord heeft laten halen;
- de “xxxxxxx” heeft vervolgens haar lading geventileerd;
- op 02-03-2021 was de restgasconcentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel in het schip “xxxxxx” beneden de grenswaarde.

De vraag is nu wie er opdracht heeft gegeven om te gaan lossen uit ruim 3 en dus waarom de aanwijzingen van de gassingsleider op het gasmeetcertificaat niet zijn opgevolgd. Ik heb onderzoek laten doen binnen mijn mogelijkheden en bevoegdheden. Aanvullend aan mijn eigen onderzoek heb ik de zaak overgedragen aan de Landelijke Eenheid van de politie. Het doel van het onderzoek van de Landelijke Eenheid van de politie is om te kijken of er strafbare feiten zijn gepleegd. Zij bepalen vervolgens hoe zij deze zaak verder gaan afhandelen.

Ik constateer dat het Plan van Aanpak niet gevolgd is voor het lossen van de lading uit ruim 3. Op het gasmeetcertificaat had de gassingsleider duidelijk aangegeven dat dit ruim enkel onder supervisie (van de gassingsleider) in onbemande duwbakken gelost mocht worden. De gassingsleider heeft na zijn bevindingen onmiddellijk en juist gehandeld, d.w.z. conform het Plan van Aanpak.

Mijn vermoeden is dat de communicatie met betrekking tot het lossen van met ontsmettingsmiddelen behandelde lading in dit geval niet correct is verlopen en wellicht verbetering behoeft. Ik ben in afwachting van de resultaten van het onderzoek van de Landelijke Eenheid van de politie om te bekijken wat zich precies heeft afgespeeld. Hierna zal ik indien noodzakelijk zo spoedig mogelijk in overleg treden met alle van belang zijnde partijen om herhaling van een dergelijk voorval te voorkomen, alsmede om iedereen op het hart te drukken dat het Plan van Aanpak te allen tijde dient te worden nageleefd.

***

Melding kunt u doen bij, wanneer het u overkomt:
Per telefoon (020-5234600 optie 2), op het van toepassing zijnde marifoonkanaal of via e-mail gsm@portofamsterdam.com

Begeleidend schrijven betreffende fosfine Amsterdam

31 409 - Zee- en binnenvaart
Nr. 311 - Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 31 maart 2021

26 November 2020 is uw Kamer per brief bericht over de voortgang in het voorkomen van incidenten met losse fosfidetabletten in de binnenvaart waarmee opvolging gegeven is aan de toezegging in mijn brief van 22 juni 2020 te berichten over de uitwerking van het ‘overkoepelend werkplan’ en de voortgang van de maatregelen die de havens nemen .

Dit naar aanleiding van Kamervragen begin vorig jaar over een ernstig incident met overslag van een met fosfidetabletten behandelde lading van een zeeschip naar een binnenvaartschip en mijn inzet om vergelijkbare incidenten te voorkomen. In de brief van 26 november 2020 en tijdens het AO Zee- en binnenvaart op 3 december 2020 (Kamerstuk 31 409, nr. 310) is toegezegd de Kamer te berichten over het definitieve Plan van Aanpak vallend onder de havenverordeningen van de Havens van Amsterdam en Rotterdam, en daarbij te bezien of het perspectief van de schipper is meegenomen.

Ik kan u melden dat op 1 januari 2021 het “Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine” van de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam van kracht is geworden. Het plan van aanpak is als bijlage bij deze brief toegevoegd en bevat juridisch bindende afspraken die betrekking hebben op het ontgassen van ladingen in zeeschepen en de overslag van ontsmette ladingen van zeeschepen naar binnenvaartschepen in de havens. In dit plan van aanpak is opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de onderzoekscommissie veiligheidsincidenten van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied . De havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam hebben bij het opstellen hiervan een ketenbrede consultatie uitgevoerd. De havenbedrijven hebben aangegeven dat in de consultatie, door het betrekken van de binnenvaartbranche, ook het perspectief van de schipper is meegenomen. Dit wordt bijvoorbeeld duidelijk uit de afspraken die betrekking hebben op het informeren van de binnenvaartschipper over eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van eerder gegaste lading, in die gevallen waar sprake is geweest van behandeling van lading met losse fosfidetabletten . Hiermee beschouw ik de motie van de leden Laçin en Remco Dijkstra als uitgevoerd.

In het plan van aanpak staat de gassingsleider centraal en zijn voorwaarden gesteld die de basis vormen voor een goede afhandeling van gegaste ladingen uit zeeschepen. In het kader van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb) is de ILT verantwoordelijk voor het toezicht op de vakbekwaamheid van de gassingsleider. De ILT deelt de zorg over de risico’s van gegaste ladingen bij zeeschepen en de overslag van onvoldoende ontgaste lading naar binnenvaartschepen. Zij voert thans een verkenning uit hoe nader invulling kan worden gegeven aan het toezicht op gassingsleiders, mede in relatie tot de maatregelen in het plan van aanpak.

Afsluitend wil ik de Kamer melden dat een ernstig incident, zoals dit heeft plaatsgevonden eind 2019 voorkomen moet worden. Ik ben de Havens van Amsterdam en Rotterdam erkentelijk voor hun inzet in het nemen van maatregelen. Met de Havens van Amsterdam en Rotterdam is afgesproken jaarlijks overleg te voeren over de genomen maatregelen en dat andere havens in Nederland de noodzakelijke informatie zullen krijgen ten einde gelijkluidende maatregelen te nemen. Daarnaast zal mijn ministerie dit najaar bij de IMO aandacht vragen voor de problematiek van met losse fosfidetabletten gegaste lading en verzoeken de niet-verplichte richtlijnen voor het ontsmetten van lading door middel van gassing op onderdelen aan te passen. Dit zal moeten bijdragen aan een verbeterde communicatie over een gegaste lading en verbetering van de veiligheid bij overslag op aansluitend vervoer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ligplaatsenbeleid

Moeten er eerst doden vallen?

Dat vraag je je af als je het verhaal hoort van de schipper van de Sakura. Wat vooral een gelukkig moment zou moeten zijn geweest: de geboorte van baby Hugo, dreigde in een nachtmerrie uit te monden, mede doordat de hulpdiensten belemmerd worden in het bereiken van het schip bij de sluis van Weurt.

Net als bij hartaanvallen, hersenbloedingen, ongevallen of andere zaken waar we liever niet aan denken dat ons zou kunnen overkomen, wil het moment van bevallen wel eens op een moment komen dat nu even niet gepland was. Zo was voorafgaand aan de geboorte van Hugo de planning om in het ziekenhuis te bevallen, maar de geboorte verliep véél sneller dan verwacht waardoor de familie genoodzaakt was om aan boord te bevallen.

Het schip de Sakura lag aan de binnenkant van sluis Weurt tegen de muur. Deze muur is openbaar voor voetgangers, maar niet voor de auto. Voor de auto dient men door een poort te rijden die beveiligd is met een code (op te vragen via de sluis Weurt).

Zoon Hugo werd geboren en moest gereanimeerd worden volgens eerste berichtgeving van verloskundige en kraamzorg die aanwezig waren. Hierop werd 112 gebeld en schipper van der Veen belde de sluis om te vragen of zij de poort wilden openen. Dit kon niet vanaf de sluis en dus werd de schipper verteld, dat hij zelf de poort moest openen. Kunt u zich de situatie voorstellen? Je baby'tje dat acute hulp nodig heeft, een ander kindje waar op gelet moet worden en je vrouw die je bij wilt staan, moet je verlaten, omdat er een code ingetoetst moet worden.

Het was een enorm geluk dat 5 minuten na de geboorte Hugo "tot leven" kwam, waardoor er geen reanimatie meer nodig was. Echter was de politie en ambulance onderweg. Deze stonden uiteindelijk boven naast de sluis bij een woonhuis, want dit is het adres van de "auto afzet plaats". Wij schippers weten immers wel waar wij moeten zijn, maar anderen niet.

Uiteindelijk heeft schipper van der Veen zelf de hulpdiensten opgehaald met zijn auto (en die moet je dan maar paraat hebben). De hulpdiensten waren na 14 minuten dan "eindelijk" aan boord.

Baby Hugo was op dat moment al goed, waardoor de politie en noodarts snel afhaakten en de ambulancedienst het heeft afgemaakt doormiddel van standaard controles.

Wat de schipper verbaasde, is dat de poort niet vanaf de sluis te bedienen was. Als de situatie anders zou zijn geweest, hadden de hulpdiensten niet aan boord kunnen komen, tenzij ze zelf de sluis zouden bellen om dan de code op te vragen (als men dat al geweten zou hebben).

Reactie ASV:
Het is natuurlijk niet de eerste keer dat o.a. de ASV hierop attendeert;

- Schippers worden voortdurend opgesloten achter hekken en menigeen heeft al een angstig moment meegemaakt. Toch gebeurt er helemaal niets om de situatie te verbeteren.
- Bovendien zijn al die hekken van verschillende organisaties, bedrijven, overheden en dergelijke die allemaal zo hun eigen systeem hebben, waar de hulpdiensten dus niet van op de hoogte blijken te zijn.
- Hulpdiensten zijn daarnaast ook niet meer op de hoogte van de omstandigheden rond de kunstwerken zoals sluizen. Zo vraagt de politie als schippers iets willen melden over (vaargedrag op) de Westerschelde bij welke straat dat in de buurt is.

Dat dit allemaal onder het argument van "veiligheid" gebeurt maakt het extra wrang.

Vragen die we onszelf stellen zijn:

- Waarom kan (in dit geval) Rijkswaterstaat alles automatiseren en op afstand bedienen, maar niet een poort automatiseren die toegang geeft tot dit terrein? Bedrijven kunnen met een telefoon op afstand hun hek bedienen, dat kan Rijkswaterstaat natuurlijk ook, een kwestie van willen.
- Waarom staat er niet duidelijk aangegeven waar de hulpdiensten toegang kunnen krijgen door middel van bordjes? Die mensen staan bol van de adrenaline in zo'n geval en dat betekent dat ze zo min mogelijk zouden moeten zoeken.
- Waarom is het zo moeilijk om door te dringen als wij een vraag hebben t.b.v. onze veiligheid bij overheidsorganen zoals Rijkwaterstaat?

Wij verwachten het volgende:

- Er dient in alle gevallen, dus ook bij binnenvaartschippers, voor zorggedragen te worden dat hulpdiensten geen strobreed in de weg gelegd wordt als zij een noodgeval dienen te bereiken.
- Er dient pro-actief nagedacht te worden hoe de hulpdiensten snel en eenvoudig een schipper in nood kunnen bereiken en daarnaar moet worden gehandeld.
- De overheid dient erop toe te zien dat dit op alle plekken waar schippers opgesloten zitten achter hekken geregeld wordt.

Specifieke voorstellen
Om persoonlijk leed en dramatische gevolgen te voorkomen omdat hulpdiensten niet tijdig bij een schip kunnen komen,

dragen wij de volgende ideeën aan om de situatie veiliger te maken:

- bewegwijzeringsborden plaatsen met de tekst “hulpdiensten scheepvaart” vanaf de hoofdweg naar de scheepskade.
- elk hek dat geplaatst wordt of is, moet op afstand open gemaakt kunnen worden, zodat de hulpdiensten geen seconde hoeven te verliezen en vrije doorgang hebben.

(Met goedkeuring van de familie van der Veen)
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

PS: De eerste resultaten
De ASV heeft gedaan wat haar eerste taak is: alles en iedereen op de hoogte stellen van de gang van zaken. Politieke partijen zoals de PVV en het CDA hebben hier veel interesse in getoond, maar het zou mooi zijn als dit keer Kamervragen niet nodig zijn. En daar begint het op te lijken, want inmiddels hebben wij een antwoord ontvangen van het Ministerie I&W: Het “incident” zal onderzocht worden door de Hoofd-Coördinator van de Waal-Rijnverbinding en er zal gekeken worden hoe dit opgelost kan worden. Men houdt o.a. contact met familie van der Veen hierover. Belangrijker is nog dat het Ministerie I&W aan Rijkwaterstaat heeft gevraagd om in het algemeen hiervan te leren en een procedure voor heel Nederland uit te werken. Als dat werkelijk goed van de grond komt, mogen we allemaal de familie van der Veen wel heel dankbaar zijn dat zij dit angstige voorval met ons hebben willen delen.

Huisvuilcontainer Zaanstad levert (nog) problemen op

De ASV ontving onderstaand bericht:

Er staat inmiddels aan de Havenstraat te Zaandam een container voor de scheepvaart.

Vandaag dacht ik daar wat vuil in te kunnen storten, maar helaas lukte dit niét met SAB pas.

Is deze nog niet vrij gegeven?

Reactie van Havens en Vaarwegen Zaanstad:

Deze opmerking staat niet op zichzelf, aangezien ik al meerdere vergelijkbare opmerkingen heb ontvangen. Ik heb hierover vorige week contact opgenomen met het SAB en zij gaan een duidelijkere sticker maken met gebruiksinformatie. Tevens is er een nieuwe batterij in de container aan de Havenstraat gestopt.
Het systeem is hetzelfde als dat in de rest van NL wordt gebruikt, dus vind ik het vreemd dat dit in Zaanstad zo opspeelt.

Voor het activeren van de container met de ECO-pas eerst en soms langer de rode knop indrukken, waarna de pas gelezen kan worden. Soms meerdere malen proberen.

Ik hoop dat het SAB dit oplost, maar blijf het melden.

Bezwaarschrift afsluiten Maashaven, Waterkwartier

Op 22 maart heeft de ASV onderstaand bezwaarschrift gestuurd naar de gemeente Rotterdam:

Hierbij tekent de Algemeene Schippers Vereeniging bezwaar aan tegen afsluiting van de kade aan de Maashaven ter hoogte van het Waterkwartier.

De afsluiting van deze kade heeft tot gevolg dat schippers die daar hun schip afmeren niet of nauwelijks van en aan boord kunnen. Ook ambulance en andere hulpdiensten zullen bij calamiteiten moeilijk bij het schip kunnen komen met alle gevolgen van dien.

De aanwezigheid van een verkeersregelaar om de afzetting te openen vinden wij onvoldoende om zonder belemmering van of aan boord te kunnen gaan. Wij zien geen garantie dat er te allen tijde iemand aanwezig zal zijn om het hek te openen. Ervaringen uit het verleden geven ons juist niet de zekerheid dat dit probleemloos gaat verlopen.

In overleg met het Havenbedrijf Rotterdam hebben wij ingestemd met het verzoek van Gemeente Rotterdam om de hier voorheen gesitueerde autoafzetplaats tijdelijk te verplaatsen. Met deze instemming is de voorwaarde afgesproken dat deze ligplaats niet verloren zal gaan. Dat dreigt met afsluiting van de kade bij het Waterkwartier alsnog te gebeuren.

Van betreffende kade wordt veelvuldig gebruik gemaakt door de schepen waardoor deze ligplaats onmisbaar is. Afsluiting van deze kade is voor ons geen optie en wij stellen dat de Gemeente Rotterdam afziet van deze beslissing.

Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Markt en marktwerking

G.I.E. Project Marktsituatie Frankrijk

Oprichting G.I.E. (Economische Belangengroep) Frankrijk.

Beste collega's, beste lezers,
In de loop van 2020 is er in het vervoer van en naar Frankrijk de nodige onrust ontstaan over de marktverhoudingen en de vrachtprijsontwikkelingen. Aanleidingen zijn een teruglopend ladingaanbod door ontwikkelingen in de graan- en aanverwante handel, teruglopende productie in meerdere sectoren als gevolg van de Covid-pandemie en de vergaande samenwerking tussen NPRC en Aquanavis, c.q. de ELV.

Een groeiend aantal schippers uit de spotmarkt, maar ook soms leden van samenwerkingsverbanden vonden, dat de neergaande spiraal een halt toegeroepen moest worden en zochten naar ideeën hoe dit te verwezenlijken. Na een paar video-vergaderingen is het volgende een idee, waarvoor steun gezocht wordt bij eigenaren van spitsen (pousseurs) en Canal du Nords. Een eerste actie is het aanbieden ter ondertekening van onderstaande petitie, gericht aan collega's, die het initiatief willen steunen en actief eraan willen meewerken.

Oprichting G.I.E. (Economische Belangengroep) Frankrijk.

Zie de petitie
<https://www.mesopinions.com/petition/autres/creation-gie-faveur-transporteur-fluvial-contrer/126095>

Vertaling uit het Frans van de uitleg van het idee door een van de initiatiefnemers:

Het eerste basisidee, maar het is slechts een idee, achter de oprichting van deze G.I.E. is, om geïnteresseerde vervoerders samen te brengen om een juridische en morele eenheid en rechtspersoon te vormen, die sterker zou zijn dan alleen onze individuele bedrijven. De eerste opdracht van deze nieuwe eenheid is niet om markten te zoeken. Evenmin is het de bedoeling haar leden te dwingen hun onafhankelijkheid te verliezen. Wij zijn allen ondernemers en moeten dat ook blijven.

Deze rechtspersoon, die bijvoorbeeld dertig van ons verenigt, stelt voor deze leden een aantal na te leven verbintenissen vast en laat deze ondertekenen door een aantal door de leden geselecteerde makelaars, legt via haar Algemene Vervoers Voorwaarden alleen aan de ondertekenaars zelf de naleving van de regels op. Hierin wordt een kader vastgesteld voor de vervoerder en de makelaar die samen een vervoersovereenkomst sluiten. Dat is het basisidee om ons te binden. Met "ons", worden bedrijven bedoeld, die in staat zijn in- en export tussen vaargebieden te doen.

De fusie van NPRC en ELV is een bron van zorg voor veel bevrachters in de markt. Elke dag komen er nieuwe bevrachters bij op de markt. En zoals blijkt, het is een vingerknip om scheepsruimte te vinden. Als een makelaar zijn beschikbare scheepsruimte ziet verminderen, wordt hij minder schadelijk voor de anderen. Als een deelnemer aan de Economische Belangengroep (G.I.E.) zich vastlegt op specifieke punten, beperkt dat het individualisme. Mensen die zich bij ELV en NPRC aansluiten, worden daartoe vaak bijna gedwongen omdat zij bijna geen andere keuze hebben. Degenen die weigeren, blijven aan de kant staan. Door de oprichting van deze Economische Belangengroep (G.I.E.) hebben we, als we voldoende in aantal zijn,

1. een ELV-NPRC Coöperatie, waar de commerciële kracht ligt in hun reservecapaciteit, of
2. makelaars die niet hebben getekend bij de G.I.E., bijna geen toegang meer tot de G.I.E.-scheepsruimte. En zonder scheepsruimte wordt het moeilijk om te bevrachten. En als gevolg daarvan worden de machtsverhoudingen omgekeerd. De G.I.E. wordt een belangrijke speler voor bestaande makelaars of coöperaties.

Het tweede aspect van dit idee bestaat erin te trachten, deze ondertekenende makelaars informatie te verstrekken over de beschikbaarheid van scheepsruimte op een bepaalde datum en plaats, ten einde de vervoerders te anonimiseren, die aan hun lot zouden kunnen worden overgelaten.

Deze dienst aan de makelaars bespaart hen het zoeken naar scheepsruimte wanneer zij een lading hebben. En voor leden om te proberen leegvaart te beperken. Dit zal niet van de ene dag op de andere gebeuren en vooral zal het niet verhinderen, dat een niet-lid kan doen wat hij wil met niet-ondertekenende makelaars. Het idee zou kunnen werken zolang we geen extra concurrent creëren, maar uiteindelijk een instrument hebben om onze klanten te kiezen.

Kortom, hoe talrijker wij zijn, des te moeilijker wordt het voor een niet-ondertekenende makelaar om scheepsruimte te vinden. Door voor een aantal bevrachters scheepsruimte schaars te maken, creëren wij een grotere vraag, en dus een prijsstijging, waarbij wij waakzaam moeten blijven ten aanzien van de concurrentie van andere wijzen van vervoer, met name het spoor. Het betreft dus niet het opzetten van een nieuwe coöperatie, die op commerciële basis klanten zal proberen aan te trekken. Vergelijkbaar met ELV, NPRC SCAT OF COALIS. Wiens enige doel is, een exclusieve groep schepen te hebben, en dus hun vervoerscapaciteit te behouden. De G.I.E. is een economisch samenwerkingsverband, dat haar werkingsregels (Algemene Vervoersvoorwaarden) vaststelt met bestaande klanten via de makelaars die wij kiezen. Het kan zelfs Europees zijn. Daarna kan alles evolueren door te besluiten wat je ermee wilt doen. Maar als dit eerste beginsel al van belang wordt gezien door voldoende schippers, zou dat al een heel goed begin zijn.

Voetnoot: Eigenaren van spitsen (pousseurs) of Canal du Nords die het idee ondersteunen en actief eraan willen deelnemen en/of bijdragen, kunnen een verzoek indienen lid te mogen worden van de besloten Facebookgroep "Chefs d'entreprise de Transport Fluviaux" via
pascal.rottiers@entreprises-fluviales.fr
fouquier.andy@gmail.com
pierre.dubourg@entreprises-fluviales.fr
of eventueel via mijzelf
daevanos@per.nl

Jos Evens.
+31 627160129

Nautisch Technisch

(Europese) nautisch technische zaken

Oekraïense binnenvaartwet aangenomen

Het Oekraïense Parlement heeft op 3 december jongstleden de Oekraïense binnenvaartwet aangenomen. Deze legt de basis voor de tenuitvoerlegging van de Europese binnenvaartwetgeving in het land. De wet voorziet met name in de erkenning van de Europese certificaten op de binnenwateren in Oekraïne en in vrije toegang tot de Oekraïense binnenvaartmarkt voor vaartuigen waarvan de bemanning overeenkomstig de Richtlijn over alle officiële documenten beschikt. Het Oekraïense Ministerie van Infrastructuur werkt momenteel aan een conformiteitstoets voor DG MOVE, waarbij de nationale wetgeving wordt vergeleken met de bepalingen van Richtlijn (EU) 2017/2397 met het oog op de goedkeuring van de uitvoeringshandeling overeenkomstig artikel 10 van de Richtlijn. De Oekraïense binnenvaartwet zal op 1 januari 2022 in werking treden. Het Ministerie van Infrastructuur van Oekraïne heeft de Europese Commissie daarom verzocht de inwerkingtreding van de Richtlijn met een jaar uit te stellen (tot 18 januari 2023) en artikel 38 van de Richtlijn te wijzigen, zodat de erkenning gedurende tien jaar van documenten die voor de inwerkingtreding van de richtlijn zijn afgegeven, ook geldt voor niet-EU-landen, onafhankelijk van bilaterale overeenkomsten.

Naast Oekraïne zou ook Servië, nog een lidstaat van de Donaucommissie die geen EU-lidstaat is, bezig zijn met de implementatie van het nieuwe reglementair kader voor de beroepskwalificaties.

Opleiden in tijden van corona: de situatie in de EDINNA-opleidingsinstellingen.
Veel studenten kunnen geen les volgen in de instellingen, omdat het merendeel van de scholen gesloten is. Bovendien worden ook externe examens geannuleerd. In Nederland is er een lange wachtlijst voor het afleggen van examens.

Conclusies
- E-learning-mogelijkheden zijn nog voor verbetering vatbaar, maar het schijnt geen grote problemen op te leveren.
- Het was na de eerste golf van de pandemie moeilijk voor studenten om een stage aan boord te volgen.

Brief Boegschroefbediening van het Ministerie I&W

Aan de gemandateerde organisaties binnenvaart

Datum 25 maart 2021
Betreft Technische uitvoering boegschroefbediening

In de Technische commissie- Binnenvaart (hierna: TC) van 26 november 2020 meldt de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) dat de technische uitvoering van de boegschroefbediening i.c.m. de overgangsbepalingen een onderwerp is dat regelmatig terugkomt bij het TC overleg. Het is van belang snel volstrekte helderheid te verschaffen over het toe te passen normenkader in relatie tot de technische uitvoering van de boegschroefbediening en dus (nogmaals) af te spreken dat alle marktpartijen zich daaraan houden.

De ILT voerde vroeger zelf de inspecties en certificeringswerkzaamheden uit. Naast de algemeen verbindende voorschriften (verdragen, wetten, besluiten en regelingen) bestond het normenkader eind 2010 uit een groot aantal documenten die de dwingende regelgeving nader invulden en interpreteerden. De werkafspraken waren een onderdeel van deze documenten.

Er waren toen tenminste twee redenen om deze set aan documenten te herzien:

- De werkafspraken waren opgesteld onder de oude binnenvaartregelgeving (vóór 1 juli 2009) en moesten worden aangepast aan de Binnenvaartwet;
- De werkafspraken waren geschreven voor gebruik door de ILT (toen IVW) Als gevolg van de uitbesteding van de certificering was het noodzakelijk om de formulering, status, noodzaak en duidelijkheid van de instructie aan te passen/te verbeteren.

Op 9 november 2012 is naar alle marktpartijen gecommuniceerd dat de werkafspraken zijn omgezet in een definitieve instructie tot RO nr. 2 en dat de “oude werkafspraken” niet meer van toepassing zijn.
In deze instructie tot RO nr. 2 (definitief d.d. 1 november 2012) wordt er geen mogelijkheid meer geboden om in bepaalde gevallen de technische uitvoering van de boegschroefbediening te laten afwijken van het vastgestelde normenkader. Dit betekent dus dat de boegschroefbediening altijd moet voldoen aan datgene wat er in de wet omschreven staat.

Vanaf april 2011 zijn er door toenmalige Minister van Infrastructuur en Milieu drie klassenbureau ‘s (hierna: KB’s) gemandateerd voor het doen van onderzoeken en de afgifte van certificaten van een binnenvaartschip. In november 2013 zijn hier nog drie Particuliere instellingen (hierna: PI’s) bijgekomen. Het toe te passen normenkader is hierbij vastgesteld te weten alle van toepassing zijnde regelgeving, beleidsregels, instructies aan KB’s en PI’s en verslagen van de technische commissie (hierna: TC).

In de TC van september 2012 is gediscussieerd over het wel of niet opnemen van een werkafspraak over de interpretatie van artikel 7.04 omtrent de boegschroefbediening. De markt geeft aan dat het van groot belang is de oude werkafspraak hierover weer op te nemen als instructie.
In mei 2013 wordt er in de TC door de ILT aangegeven dat de werkafspraak voor de boegschroefbediening tekstueel (geen gebiedend voorschrift) zal worden aangepast en de tabel, die op dit moment

blijkbaar toch wordt gehanteerd, verder alleen beschouwd kan worden als “nuttige informatie”.
Het door de ILT “informatief” behouden van de oude werkvoorschriften en de tabel heeft echter geleidt tot constante ruis ten aanzien van het toe te passen normenkader.

In het strategisch overleg van 15/04/2015 wordt aangegeven dat de wetgeving (boegbesturing met wegafhankelijke bediening) is doorgenomen met de betrokken partijen. Er wordt hier afgesproken dat deze wetgeving zo duidelijk is dat een werkinstructie niet nodig is en er is in dit overleg gesteld dat hiermee dit punt is afgehandeld. Ondanks de beslissing in het strategisch overleg dat het punt is afgehandeld, blijkt in de praktijk dat er toch onduidelijkheid blijft bestaan in de technische uitvoering van de boegschroefbediening.

Eind 2017 ontvangt de ILT nog steeds signalen dat er boegschroefbedieningen worden aangetroffen die bestaan uit een tijdsafhankelijke tiller. Naar aanleiding hiervan stuurt de ILT op 21-12-2017 een reminder dat dit onderwerp duidelijk is besproken tijdens de TC vergadering van 04-09-2014. Zoals toen is aangegeven is het Nederlandse standpunt dat de boegschroefbediening moet voldoen aan artikel 7.04 lid 9. De configuratie van de boegschroefinstallatie dient zodanig te zijn dat de bediening van deze installatie geschiedt door een zgn. gecombineerde hendel en een aparte tijdsafhankelijke tiller is hierbij niet toegestaan.
In de TC van 07-03-2020 wordt door de marktpartijen aangegeven dat de gestuurde mail van 21-12-2017 in strijd is met een eerder gegeven instructie over dit onderwerp. Op basis van de door de marktpartijen aangeleverde informatie blijkt dat wordt verwezen naar een instructie die hoort bij een werkafspraak uit 2007. Zoals eerder in dit schrijven is gemeld, is deze werkafspraak komen te vervallen door de instructie to RO van 1-11-2012

In de zomer van 2020 wordt tijdens een handhavende controle door de ILT wederom een boegschroefbediening aangetroffen, die niet voldoet aan het normenkader. Dit punt wordt wederom in de TC (26-11-2020) ingebracht.

“De ILT meldt dat dit onderwerp regelmatig terugkomt bij het TC-overleg. ILT schetst de geschiedenis en merkt op dat de boegschroef moet voldoen aan artikel 7.04 lid 9. Dit geldt zowel voor verplichte als voor vrijwillig aangebrachte boegschroeven. Mocht dit in het verleden niet duidelijk genoeg zijn uitgelegd, dan is dat fout geweest meldt ILT. De ILT gaat ervan uit dat dit onderwerp nu duidelijk is”.

De ILT merkt tijdens de TC vergadering van 26- 11- 2020 op dat dit zo spoedig mogelijk opgepakt moet gaan worden door de marktpartijen. Dit betekent niet dat er helemaal geen schepen zijn die per 01 januari volgend jaar een nieuw certificaat ontvangen en nog niet voldoen aan deze afspraak. Oftewel de lopende certificeringen van 2020 zijn hierop een uitzondering.

Tijdens het TC overleg in 2020 heeft de ILT laten weten dat de boegschroefbediening een punt zal worden voor een check/thema-actie in 2021. Op basis daarvan zijn de volgende afspraken vastgelegd.

- ◊ Eigenaren die vanaf 01-01-2021 een nieuwe aanvraag indienen voor de verlenging of le afgifte van het certificaat. Hier dient het vigerende normenkader toegepast te worden;
- ◊ Schepen die voor 01-01-2021 zijn gecertificeerd, waarbij de technische uitvoering van de boegschroefbediening niet voldoet, dienen bij de eerst volgende certificering te worden aangepast conform het vigerende normenkader.

Samenvatting:
In de afgelopen jaren is het onderwerp boegschroefbediening een regelmatig terugkerend punt van discussie geweest bij het certificeren van binnenschepen. Met deze brief worden bekrachtigd dat de boegschroefbediening aan boord van binnenschepen te alle tijden moet voldoen aan de vigerende voorschriften. Dit geldt zowel voor boegschroefbedieningen die verplicht zijn aangebracht als de exemplaren die vrijwillig zijn geplaatst. Werkinstructies en tabellen die in het verleden werden toegepast voor het certificeren van binnenschepen maken geen deel uit van het vigerende normenkader en mogen niet gebruikt worden.

Summary
In the past few years, the control for operating the bow thruster has been discussed regularly. With this letter we endorse that the control has to meet the current regulation at all times. This applies to both obligated and voluntarily placed controls for operating the bow thruster. Work instructions and tables which have been applied in the past are hereby excluded from legislation for certifying inland navigation vessels.

Drs. F. Skirving Visser
Afdelingshoofd Leefomgeving en Scheepvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport

Bericht over BICS: conclusies

Begin februari heeft er een stakeholdersvergadering plaatsgevonden over de toekomst van BICS onder leiding van dhr. van Laar van Bureau Telematica Binnenvaart. Naar aanleiding van dit overleg heeft dhr. van Laar een verslag gemaakt. In dit verslag worden de punten, die wij aangedragen hebben als ASV, goed weergegeven. Hieronder staan de conclusies en aanbevelingen uit dit verslag. Voor degene die geïnteresseerd zijn in het hele verslag; dit is op te vragen bij de ASV.

4. Conclusies
Het elektronisch melden en BICS bevindt zich vanuit digitaliseringsperspectief in een buitengewoon interessant tijdsgewricht. Niet alleen zijn ten opzichte van de begin jaren 2000 de mobiele netwerken veel beter en de kosten voor het verzenden van data veel goedkoper geworden. Ook de beschikbaarheid en de penetratie van mobiele devices (naast de gebruikelijke PC) heeft het automatiseringslandschap van de binnenvaart fundamenteel en diepgaand veranderd.

Dat heeft voor allerlei nieuwe toepassingen gezorgd, die echter nog lang niet overal in de binnenvaart zijn geaccepteerd c.q. worden gebruikt en ook (nog) niet voor alle delen van de binnenvaart even relevant zijn. En daar ligt de precies de ‘veranderuitdaging’ en tevens vanuit het elektronisch melden de kans om de binnenvaart en het verkeersmanagement wederom op een hoger plan te trekken. Daarbij spelen uiteindelijk laagdrempeligheid en synergie een grote rol.

4.1 Binnenvaart is zeer divers
De mogelijke invoering van een generieke elektronische meldplicht in Nederland en op de Rijn in 2025 treft met 4.500 schepen een zeer groot aantal binnenvaartondernemers. Deze groep is twee keer zo groot als alle meldplichtige schepen o.b.v. artikel 12.01 RPR bij elkaar. De samenstelling van deze groep is verder buitenge-

woon divers gelet op de scheepsgrootte, het bouwjaar van het schip, de technische uitrusting aan boord, de leeftijd van de eigenaren en de hoeveelheid betrokken ketenpartners.

Daarbij komt dat dit deel van de binnenvaart nu aan geen enkele meldplicht onderhevig is, m.u.v. de grenspassage. Verder is dit deel van de binnenvaart relatief low-tech en gebruikt men nog weinig additionele softwareapplicaties. Hoewel iedereen verplicht Inland ECDIS aan boord heeft, wordt dit nu vooral stationair gebruikt (men kijkt er naar) en er worden niet actief gegevens mee uitgewisseld.

4.2 Diversiteit vereist eenvoud
Daarbij komt dat de gemiddelde schipper geen computerexpert is; zelfs in de meer hightech container- en tankvaart ondervindt men geregeld problemen met het huidige BICS ten aanzien van authenticatie, communicatie en compatibiliteit, zeker bij updates en architectuurwijzigingen (waarbij voor Containerplanner geldt dat Autena Marine dit achter de schermen oplost en de klant er niet van merkt). Dit gevoegd bij het gegeven dat er in de binnenvaart (vooral in de droge bulk) zelfs hardnekkige weigeraars zijn die hun computer niet met het internet willen verbinden, leidt tot de conclusie dat het huidige BICS Classic niet geschikt is voor dit low-tech segment van de binnenvaart.

Tegelijkertijd heeft vrijwel iedereen in de binnenvaart inmiddels wel een smartphone en dit lijkt dan ook veruit de eenvoudigste oplossing voor een toekomstig BICS (online, hetzij als web-app of als App uit de App store); de werking is eenvoudig (ook v.w.b. updates inclusief referentiegegevens) en intuïtief en past bij kennisniveau van een gemiddelde consument (en dat is de schipper per slot van rekening ook). Verder wordt een smartphone heel frequent vervangen en zo kan men altijd aangesloten blijven op incrementele innovatie.

4.3 Diversiteit vereist toegevoegde waarde
Zoals gezegd, er bestaat in de droge bulk (behoudens de grenspassage) geen enkele meldplicht en de vraag is wat dan een verstandige strategie is om de doelgroep toch mee te krijgen, dit los van het meer emotionele argument zoals digitalisering die er nu eenmaal bij hoort en niet valt tegen te houden! Passend in de jarenlange traditie van RWS, waarbij principe van voor-wat-hoort-wat is gehanteerd, moet worden gezocht naar toegevoegde waarde. En die ligt ook voor de hand, namelijk: koppel de NTS-berichten aan de ingezonden reis en maak de voordelen van het moderne verkeersmanagement i.c.m. reisplanning op de werkvloer aan de schipper duidelijk.

Illustratief is hier de opmerking vanuit de stuurhut dat sluisplanning nog te weinig wordt gebruikt; men is wel aangemeld maar sluis staat niet open (soms is het gewoon zo praktisch!). De smartphone zou bijvoorbeeld ook pushberichten voor de betreffende reis kunnen sturen en dat lijkt in het kader van CBB een gouden kans. Inspelen op de verwachtingen van de schipper is dus altijd van belang en hier ligt zijdelings natuurlijk ook een koppeling met de voortgangsmelding die op het Duitse deel van de Rijn niet is afgeschaft.

4.4 Diversiteit vereist keuze
Zoals reeds in hoofdstuk 2 uiteen is gezet, zijn er dus ook segmenten in de binnenvaart waarvoor de informatiestromen wel heel omvangrijk en ingewikkeld zijn. Waar de droge bulk dus homogeen en eenvoudig is, is de informatiedichtheid in de containervaart groot en heterogeen. In de tankvaart zijn stofnamen en ADN-nummer complex en fout gevoelig. Dat leidt tot de conclusie dat een eenvoudige smartphone-oplossing voor container- en tankvaart per definitie minder geschikt lijkt te zijn en er vanuit de diversiteit aan binnenvaartdeelmarkten dus de keuze moet zijn om voor verschillende oplossingen te kiezen. Dat betekent dus dat gelet de noodzaak voor im- en exportmogelijkheden, het BICS Classic ook in de toekomst in een behoefte blijft voorzien.

4.5 Diversiteit vereist lage kosten
De sector is altijd van mening geweest dat een meldapplicatie zoals BICS gratis beschikbaar dient te zijn, zeker als hier wettelijke verplichtingen worden opgelegd en de markt niet uit zichzelf met oplossingen komt. Deze vorm van laagdrempeligheid heeft tot op heden goed gewerkt. Met het oog op de droge bulk komt hier echter nog een argument bij, namelijk dat een generieke meldplicht niet tot hoge kosten mag leiden voor schippers die uitsluitend daarvoor extra hardware moeten aanschaffen. Zoals gezegd, er zijn ondernemers die weigeren om computers met het internet te verbinden. Daarom is de smartphone oplossing juist aantrekkelijk omdat, met enkele uitzonderingen daargelaten, iedereen daar tegenwoordig over beschikt.

4.6 Diversiteit vereist connectiviteit
De trend dat de binnenvaart op initiatief van softwareleveranciers verder digitaliseert, is zeer toe te juichen en ook hier zou BICS verder kunnen ondersteunen. Uit hoofdstuk 3 komt duidelijk naar voren dat leveranciers graag willen koppelen en dat deze connectiviteit vooral via API's zou moeten verlopen. Verder heeft meer dan 25 jaar BICS-historie duidelijk aangetoond dat dergelijke integratie zeer gunstig is voor de acceptatie aan boord van de schepen. Die benadering lijkt ook voor de droge bulk haalbaar en zinvol. Hierbij is de vraag of met extra inzet c.q. ondersteuning vanuit RWS deze integratie zou kunnen worden bespoedigen?

Daarbij zou ook voorkomen moeten worden dat iedere applicatie een eigen acceptatietraject met internationale vaarwegbeheerders zou moeten doorlopen. Vanuit het veld wordt in dit kader ook wel eens opgemerkt dat de ontvangende systemen wellicht slimmer kunnen worden gemaakt en zelf met oplossingen zouden kunnen komen om van meerdere aanbieders van applicaties die een ERINOT-bericht genereren, de berichten te kunnen accepteren. Hierbij wordt in de zijlijn soms ook GEO-fencing genoemd om bijvoorbeeld applicaties slimmer te maken en automatisch berichten te laten versturen.

4.7 Diversiteit vereist tijdige communicatie
Als belangrijke laatste conclusie wordt hier wederom vastgesteld dat tijdige communicatie cruciaal is, voorkomen is immers beter dan handhaven. De verandermanagementbenadering die tijdens de invoering van de elektronische meldplicht voor de tankvaart is uitgerold, was in die zin zeer succesvol. Zeker voor een toekomstige gebruikersgroep zoals de droge bulk, waarvoor de uitbreiding van meldplicht alleen maar tot administratieve lastenverzwaring leidt, is dit een ongelofelijk belangrijke activiteit om acceptatie te stimuleren.

Hier leert de ervaring, ook met de HERMES-migratie, dat de doelgroep niet altijd even goed bereikbaar is. Uit andere invoeringstrajecten blijkt ook bereikt 'papieren' voorlichting te werken, waarbij de kracht in de herhaling van de boodschap zit. Ook audiovisuele middelen zouden nadrukkelijker moeten worden overwogen, zoals dat ook in de beginjaren gebeurde. Daarbij is het met het oog op de droge bulk ook verstandig om verder te kijken dan alleen naar de schipper. In dit marktsegment moeten ook bevrachters en rederijen worden betrokken. Desalniettemin zullen er toch ook vaarweggebruikers overblijven die minder goed met deze verandering mee kunnen c.q. willen.

5 Aanbevelingen
Op basis van de gesprekken met diverse stakeholders, de analyse die is gemaakt en de conclusies die daarbij zijn getrokken, komt BTB met de volgende aanbevelingen waarin de uitgangspunten van laagdrempeligheid en zoeken naar synergie worden gehuldigd.

5.1 BICS Online – multi device
Om elektronisch melden nu en in de toekomst te stimuleren, dient er een online-

versie van BICS te komen. Dit zou kunnen door een website te maken die ook voor gebruik op een smartphone via een web-app is geoptimaliseerd. Een Android of Apple App in de App Store is natuurlijk ook mogelijk, maar BTB heeft geen onderzoek gedaan naar de kosten daarvoor en het alternatief: aanpassing van BICS 5.5 voor een internetsite. Door reeds in 2021 voor deze oplossingsrichting te kiezen, kan worden geanticipeerd op 2025.

5.2 Handhaaf BICS Classic
BICS Classic kan vooralsnog niet verdwijnen omdat een aantal leveranciers nu onder water koppelt met applicatie. Voor im- en export van informatiestromen over heterogene en complexe lading lijkt een App op dit moment niet geschikt en ook bereidt men dit graag offline voor. Wel zou het wenselijk zin om de problematiek rondom authenticatie, communicatie en compatibiliteit te vereenvoudigen.

5.3 Stimuleer integratie
Parallel aan bovenstaande twee aanbevelingen, zou er ook moeten worden onderzocht hoe API-koppelingen kunnen worden gefaciliteerd. Om integratie verder te stimuleren zou RWS kunnen overwegen om leveranciers een gedeeltelijke subsidie te geven als integratie wordt overwogen en partijen daarin ook zelf aantoonbaar willen investeren. Ook zouden overheden zelf kunnen kijken om BICS in bestaande overheids-Apps op te nemen, zoals bijvoorbeeld RiverGuide. Het is in alle gevallen verstandig vervolggesprekken met softwareleveranciers ter verdere verdieping van technische voorkeuren!

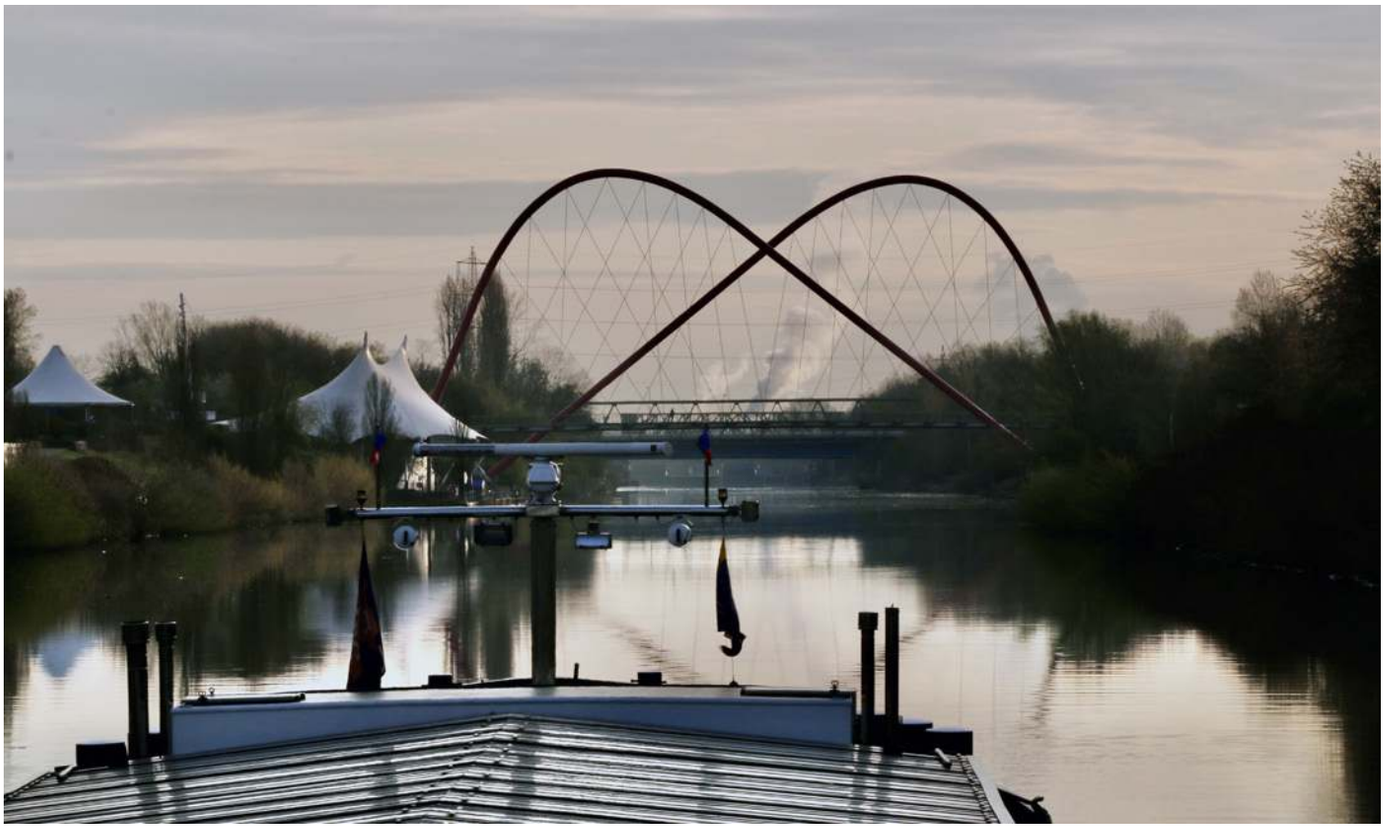
5.4 Koppel NTS en Sluisplanning
Het voor-wat-hoort-wat principe is aantoonbaar succesvol geweest en zou het succes van CCB kunnen ondersteunen door bijvoorbeeld pushberichten via een App te versturen, bijvoorbeeld over sluisplanning en andere NTS-informatie.

5.5 Optimaliseer gebruikersgemak
Ook de huidige gebruikerservaring kan worden verbeterd. Het zou goed zijn om de ervaring van individuele gebruikers nog is in een apart onderzoek op te halen. Sommige gebruikers vinden bijvoorbeeld het instellen van casco's lastig, of dat een ENI-nummer automatisch tot de juist casco informatie leidt, etc. Sommige zaken kunnen wellicht intuïtiever. Aanvraag van wachtwoorden en inlogcodes wordt als onnodig ingewikkeld ervaren.

5.6 Verandermanagement
Aan invoering van de meldplicht in containervaart is tien jaar van massage en stimulering voorafgegaan. Het voorbereiden van de droge bulk zal ook enige jaren kosten. Ontwerp daarom tijdig Bureau Telematica Binnenvaart 26 een verandermanagementtraject waarbij een goed analyse over te verwachten weerstanden, andere barrières en van de diverse doelgroepen wordt gemaakt. Verder dienen onder de stakeholders ambassadeurs voor verandering worden gevonden en een overlegstructuur met deze stakeholders wordt opgezet. Vanzelfsprekend dient de communicatie multi mediaal te worden voorbereid en ook de voortgang meetbaar worden gemaakt. Hiervoor dienen voldoende financiële en personele middelen te worden vrijgemaakt, omdat handhaven altijd duurder is dan voorkomen.

5.7 Betrek de branche
Tenslotte, de brancheorganisaties hebben altijd op zeer positieve wijze aan elektronisch melden hun medewerking verleent, dat wil echter niet zeggen dat men ook zomaar instemt met een generieke meldplicht. Het is goed de randvoorwaarden en voorbereidingen vooraf in kaart te brengen en formeel af te stemmen zodat ook zij dit beleid willen ondersteunen en uitdragen. Brede voorlichting over digitalisering blijft sowieso een belangrijk aandachtspunt, ook gelet op de impact op de ongevallen tijdens de vaart. Het is goed om dit in de voorbereiding nadrukkelijk mee te nemen

5.8 Internationale afstemming
Elektronisch melden speelt zich af in een internationale omgeving, daarbij bestaan tussen lidstaten onderling vaak verschillende opvattingen over het opleggen en afdwingen van nieuw gedrag. Het is noodzakelijk een uitbreiding van de elektronisch meldplicht generiek voor alle schepen vooral ook in dit licht te blijven bezien. Niet alleen zou daarom ook het voorgestelde verandermanagement internationaal moeten worden ingestoken, ook zou voorkomen moeten dat bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van API's ieder land z'n eigen gang gaat en/of met eigen meldapplicaties komt. Dergelijke 'eilandoplossingen' maakt het voor de internationaal opererende schipper erg onoverzichtelijk.



Verwarring leidt tot gevaarlijke situaties

Eén van onze leden deed onderstaande melding bij Rijkswaterstaat:

De melding bij Rijkswaterstaat.
Wij hebben geconstateerd dat er van de ene op de andere dag in heel Friesland een wijziging plaats heeft gevonden m.b.t. de kilometeraanduiding. Eerder begon KM 1 bij de Oostersluis te Groningen en het liep tot sluis Lemmer met KM 90. Nu lijkt het erop dat km 1 te Delfzijl begint.
Hier kun je op wachten dat er gevaarlijke situaties gaan ontstaan. Dat zal in de mist voor flinke verwarring gaan zorgen.
Alle papieren vaarkaarten kunnen zo de prullenbak in. Elektronische kaartensystemen moeten weer helemaal opnieuw aangepast worden. In Nederland ben je niet verplicht om een elektronisch kaartsysteem te hebben. Mensen die jaar in, jaar uit dit traject varen, kunnen dit dromen.

Welke meerwaarde ziet RWS hiervan in?
Welke GEK heeft dit IDIOTE plan verzonnen en uitgevoerd?

Reactie Rijkswaterstaat:
De kilometrering van een hoofdvaarweg loopt in de regel van bron naar zee, ofwel van hoog naar laag kanaalpand. Bij de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl was dit nog niet het geval.

Om meer landelijke uniformiteit te bewerkstelligen en daarnaast omdat de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl gezien wordt als één vaarweg en niet als drie aparte kanalen is er voor gekozen om dit aan te passen. Dit is overigens al ruim een jaar geleden digitaal aangepast in het bron systeem dat gebruikt wordt voor elektronische kaarten.

Bijkomend voordeel is dat op deze manier ook alle groene en rode tonnen en walbakens reeds correct geplaatst zijn en dat dit tevens goed aansluit op de situatie op het IJsselmeer.

Van beroepsschippers wordt verwacht dat zij op de hoogte zijn en ook blijven van de omstandigheden op het traject, dat zij op dat moment varen. Het kan niet zo zijn dat er altijd enkel op basis van ervaring uit het verleden gevaren wordt. Men dient op de hoogte te zijn van de laatste stand van zaken om zodoende de veiligheid te kunnen garanderen. Het mag derhalve op basis van de professionaliteit van de schippers verwacht worden dat een aanpassing in de kilometeraanduiding niet voor onveilige situaties zal zorgen.

Wij hopen u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien.

Met vriendelijke groet,
Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Enkele (!) opmerkingen op facebook:
- Heel heel belangrijk dit. Gaarkeuken sluis zijn al zo lang ik vaar de palen verrot, auto afzet plek Schuilenburg al jaren niet meer in gebruik, Delfzijl minder ligplek omdat je niet dubbel mag liggen maar BORDEN MET KILOMETERS ZIJN HEEL BELANGRIJK

Reactie op bovenstaande op facebook:
- Dat heb ik al heel vaak aangekaart wat jij allemaal zegt en meerdere keren een mail met klacht over gestuurd. En elke keer is het standaard mail terug en heel af en toe word je eens gebeld, maar dan ben je de eerste en enige die klacht. Ook vroeg 1 van de heren of ik dan samen met andere schippers en RWS mee wilde denken over de vaarweg en nieuwe plannen. Ja graag zelfs, nou ze moeten nog bellen, is al een jaar geleden pfffff.
- Op zich is het geen ramp de nieuwe kilometerindeling. Maar als je dan de reden hoort, dan denk je, waar zijn we nu mee bezig? Er zijn zoveel dingen die om reden van de veiligheid allang opgepakt had moeten worden, door de vaarwegbeheerder. Je zou van een RWS als beheerder toch mogen verwachten dat ze dit op orde hebben. Maar de kern van het probleem is (en dat zien we steeds meer) dat er te weinig mensen meer bij RWS werken met een binnenvaartachtergrond. We zien het bij de bouw van objecten, indeling ligplaatsen, beheer rivieren etc.etc. Ze begrijpen er helemaal niets meer van.
- Dus m.a.w....als we van Delfzijl naar Groningen varen, varen we nu vanaf de bron naar zee? Klinkt logisch
- Maar dan moet Lemmer de bron zijn en Delfzijl de zee, dus moet het volgens hun principe bij Lemmer met km 1 beginnen.
- Tja, dat is de volgende discussie. Vanaf Sneek naar Lemmer is volgens mij richting zee. Vanaf de Fonejacht naar Harlingen is richting zee. Dus ja.... Mij lijkt de scheiding in Groningen nog steeds heel logisch.
- Dus wij moeten op de hoogte zijn, maar zij geven geen info of waarschuwing vooraf. Vanaf nu dient de schipper dus of een helderziende aan boord te hebben of elke week met RWS te bellen. Dat elke week bellen met zijn allen of er voorgenomen wijzigingen zijn, in het kader van onze voorbereiding lijkt me wel grappig

Royerssluis plus Boudewijnsluis buiten werking

Royerssluis lange tijd buiten dienst
De Royerssluis, die sinds 1907 in gebruik is, is toe is aan renovatie. De start van de renovatiewerken werd gepland voor juni 2021. Begin februari werd de sluis echter aangevaren. Na inspectie bleek dat de schade ernstig is en dat het herstellen van de sluis enkele maanden in beslag zal nemen. Hierdoor werd beslist dat de sluis buiten dienst blijft tot na de renovatiewerken.

Boudewijnsluis tijdelijk buiten dienst
Op 1 maart startte de renovatie van de saswanden van de Boudewijnsluis, hierdoor is deze volledig buiten gebruik tot en met 30 juni.
Door de jammerlijke aanvaring van de Royerssluis vallen beide buitendienststellingen buiten verwachting samen. We volgen de situatie nauwgezet op en doen wat mogelijk is om de hinder te beperken.

Verslag OTNB nautiek

Namens de ASV hebben Ger Veuger en Gerberdien le Sage deelgenomen.

Als eerste was er een voorstelronde, omdat mevrouw Natascha Dofferhoff een andere functie gaat bekleden binnen RWS en zij door meneer Dick v. Bemmel wordt vervangen.

Terugkoppeling over de Covid-19-crisis en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart.

Er zijn vragen gesteld n.a.v. de door Duitsland genomen maatregel, dat bij grenspassages er een negatieve coronatest getoond zou moeten worden.

Voor de binnenvaart heeft dat nogal wat consequenties bij b.v. bemanningswisselingen en kinderen ophalen of wegbrengen…enz.

Ten tijde van de vergadering was het Ministerie bezig hier duidelijkheid over te krijgen en zou men ons op de hoogte houden.

Voorstel tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR)

Hierbij heeft de ASV duidelijk aangegeven dat hiervan niet de bedoeling moet zijn en zeker niet wenselijk vinden, dat dit gaat leiden tot elektronische controles.

Het Ministerie legt uit dat dit tot nu toe niet in de discussie voorkomt, maar wel in de gaten moeten houden.

De discussie gaat er tot nu toe nog over wat wel elektronisch getoond mag worden en wat niet.

Elektronische meldplicht: uitbreiding van de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2021 tot alle schepen die onder artikel 12.01 van het RPR vallen.

Hierbij wordt aangegeven dat er een tolerantietermijn moet blijven, zodat iedereen de tijd krijgt het aan te passen en er mee om leert gaan. Daarbij ook aangegeven dat het van nogal verschillende kanten het niet optimaal werkt.

Ontwerp van een elektronisch informatiedocument
Het voordeel hiervan is dat het bij veranderingen het makkelijk aan te passen is.
Bij het plan van aanpak AIS Ecdis ligt er een voorstel, maar de vertaling is nog niet in het Nederlands.

Voorstel voor minimumeisen voor de werkwijze en technische kenmerken van de trackcontroleassistent (TCA) voor de binnenvaart (geautomatiseerd varen en systemen)

Er ligt nu een stuk, dat de ontwikkeling en innovatie in de weg staat en dat vindt men niet wenselijk. Duitsland heeft het veel te veel afgebakend. Nederland gaat met dit stuk niet akkoord.

Werkzaamheden van de vrijwilligersgroep voor de actualisering van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart (Besluit 2018-II-16)

Over dit onderwerp was weinig nieuws, alleen dat de huidige definities met twee jaar zijn verlengd.

Werkprogramma
Er wordt gevraagd of men niet wil vergeten het item met bakken aan stuurboord opzij op het werkprogramma te zetten.

Rondvraag

- De ASV heeft n.a.v. het vorige overleg gevraagd wat de stand van zaken is in het onderwerp Bellyboot en vissers in voorhavens.

Er is een overleg geweest waarin de organisaties hebben besloten dat:
Bootjes met een motor (hoe klein ook) vallen onder motorboot en moeten aan die regels voldoen.

Bootjes zonder motor zouden onder de criteria voor zwemmers vallen. Ook daar zijn regels voor (je mag niet overal zwemmen).

Ook zou het goed zijn om aan te geven bij de nautisch adviseur van de politie waar er problemen zijn. Met name in Limburg is bekend dat er veel klachten zijn.

Hierbij hebben we aangegeven dat o.a. bij de Krammersluizen het ook is.

- Keuring vaarbewijzen. Dit is niet meer van deze tijd, dat we al zo snel en vaak moeten keuren bij een bepaalde leeftijd, terwijl de pensioenleeftijd steeds verder opschuift.

- Er wordt een proef voorgesteld om binnen dit overleg een agendapunt mee te nemen, wanneer er BPR wijzigingen zijn.Dit omdat het niet altijd helder is wat er in de pijplijn zit en wat het inhoud.

Datum volgende vergadering
Maandag 11 oktober 2021 om 10.00 uur

Ger en Gerberdien

Wijziging richtlijn erkenning beroepskwalificaties binnenvaart

1. Essentie voorstel
a) Inhoud voorstel
Onderhavig voorstel heeft betrekking op een wijziging van richtlijn (EU) 2017/2397 inzake de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart, waarin de voorwaarden en procedures worden vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van werknemers in de binnenvaart. Richtlijn (EU) 2017/2397 dient uiterlijk op 17 januari 2022 in de nationale wetgeving van de lidstaten te zijn geïmplementeerd.

Richtlijn (EU) 2017/2397 voorziet in overgangsmaatregelen met betrekking tot kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken die zijn afgegeven in de lidstaten vóór 18 januari 2022. Over het algemeen wordt deze overgangstermijn in de richtlijn vastgesteld op 10 jaar. Na deze overgangstermijn dienen alle kwalificatiecertificaten te voldoen aan de eisen van de richtlijn.

De richtlijn voorziet echter onvoldoende in een overgangsmaatregel voor certificaten van derde landen, die nu door de lidstaten worden erkend. Documenten van derde landen worden na 17 januari 2022 pas in de Unie erkend, wanneer de Commissie overeenkomstig de richtlijn een uitvoeringshandeling heeft vastgesteld, waarbij de door dat derde land afgegeven documenten in de Unie worden erkend. De Commissie acht het onwaarschijnlijk dat de procedure, die hiervoor benodigd is,

voor 17 januari 2022 volledig is afgerond. Dit zou betekenen dat houders van de door dat derde land afgegeven documenten na 17 januari 2022 niet op de binnenwateren van de Unie mogen varen.

Middels het onderhavige voorstel pleit de Commissie ervoor dat lidstaten voor hun grondgebied documenten van derde landen mogen blijven erkennen die vóór 18 januari 2023 zijn afgegeven op basis van nationale eisen, ook als deze afwijken van de richtlijn. De erkenning is beperkt tot de binnenwateren op het grondgebied van de desbetreffende lidstaat en is van toepassing tot uiterlijk 17 januari 2032, dus gelijk aan de overgangstermijn voor certificaten van de EU-lidstaten.

b) Impact assessment Commissie
Er is geen impact assessment uitgevoerd.

2. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel
a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein
Nederland heeft op basis van de huidige Binnenvaartwet aangaande de bemanning in de binnenvaart uitsluitend certificaten erkend van landen die lid zijn van de Europese Unie of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Dit voorstel, dat betrekking heeft op de erkenning van certificaten van landen die geen lid zijn van de Europese Unie of de CCR, heeft dan ook geen gevolgen voor het Nederlands grondgebied.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel
Het kabinet staat positief tegenover dit voorstel. In de Europese binnenvaart, met name als het gaat om scheepvaart op de Donau, beschikt een aanzienlijk deel van de bemanning over op enigerlei wijze door lidstaten erkende certificaten uit derde landen. Zonder overgangsmaatregel zouden de bemanningsleden, die beschikken over door lidstaten erkende certificaten uit derde landen, vanaf 17 januari 2022 niet meer op schepen op de Europese binnenwateren werkzaam mogen zijn, hetgeen de continuïteit in de binnenvaart in gevaar zou brengen.
Om de continuïteit in de binnenvaart te waarborgen is het daarom volgens het kabinet gewenst dat voor deze certificaten een overgangsmaatregel getroffen wordt.

De Commissie geeft aan dat het onwaarschijnlijk is dat vóór 18 januari 2022 de procedure voor erkenning van certificaten van derde landen zal zijn afgerond. Het kabinet acht dit ook onwaarschijnlijk en acht het daarom redelijk dat derde landen een jaar extra de tijd krijgen om certificaten af te geven conform de bestaande nationale eisen. Zodoende kunnen deze derde landen hun eisen in overeenstemming brengen met die van de richtlijn, krijgt de Commissie de gelegenheid om de betreffende certificeringssystemen te beoordelen en kan er een uitvoeringshandeling vast worden gesteld. Voor het kabinet is het daarbij van belang dat in het voorstel expliciet is vastgelegd dat certificaten van derde landen na eventuele vaststelling van een uitvoeringshandeling alleen tegen een EU-kwalificatiecertificaat kunnen worden omgeruild, wanneer aan alle eisen van Richtlijn 2017/2397 is voldaan.

Het kabinet heeft echter wel vragen bij de reikwijdte van het voorstel. Het is niet volledig duidelijk of het voorstel zich beperkt tot certificaten die zijn afgegeven op basis van een formeel juridische overeenkomst tussen landen, die in de wetgeving van de betreffende lidstaat is vastgelegd. De afspraken met derde landen zijn niet in alle gevallen door de betreffende lidstaten op deze manier vastgelegd, hetgeen betekent dat de continuïteit alsnog in gevaar zou kunnen komen. Het kabinet zal voor meer duidelijkheid pleiten hierover bij de Commissie.

c) Eerste inschatting van krachtenveld
Vooralsnog lijken er ook bij de andere lidstaten geen bezwaren te bestaan tegen het voorstel.
De positie van het Europees Parlement is nog onbekend en er is momenteel nog geen rapporteur aangesteld.

Meldt stremmingen binnenvaart

Een voorbeeldje waaruit blijkt dat melden de moeite waard is:

Melding aan Rijkswaterstaat
We liggen met nog een beroepsvaartschip voor de Stadsbrug in Weert op de Zuid-Willemsvaart. Dit is de zoveelste keer dat we met oponthoud varen. We hebben een tijdsvenster en als we dat overschrijden kunnen we een boete krijgen van duizenden euro's. Nu is de brug gestremd, omdat er een beetje sneeuw op ligt. De gemeente moet nu eerst de brug vrij maken voor wij weer verder kunnen. Hier wil ik een klacht over indienen. We hadden om 14:00 op onze laad locatie moeten zijn, maar dat gaat zeker 15:30 worden. Wij vinden dit niet meer kunnen. De nautisch adviseur zei dat we vooral moesten bellen, want dan zou de klacht in de statistieken worden opgenomen. Bij een mail niet.

Reactie van Rijkswaterstaat:
Wij hebben zojuist contact gehad met de Bediencentrale in Tilburg. De brug moest worden geopend, maar dit ging maar gedeeltelijk. De monteurs hebben aangegeven dat de brug niet verder omhoog kon, vermoedelijk vanwege de sneeuwlast. De brug wordt sinds een aantal jaren door ons bediend en dit is de eerste keer dat dit is voorgekomen en daar zijn wij niet blij mee, omdat dit komt door niet adequaat reageren van de wegbeheerder, de gemeente Weert, op deze niet geheel onverwachte weersomstandigheden.

Rijkswaterstaat heeft overigens zelden het wegbeheer van beweegbare bruggen.

Binnen de regio Zuid-Nederland, hebben wij nergens het wegbeheer bij een beweegbare brug.

Wij gaan dit voorval zeker bespreken in onze reguliere contacten met de gemeente Weert om herhaling te voorkomen. Daarnaast willen we kijken wat we vanuit Rijkswaterstaat kunnen doen om dit soort voorvallen ook op andere beweegbare bruggen te voorkomen.

Brugbediening
na afspraak
met havendienst
140
30

Flitslampjes

Binnenvaart: wat is dat dan?

Gelezen op ASV facebook: De burgemeester van Keulen stelde een tijdje geleden voor om voor de scheepvaart op de Rijn ook maar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur te gaan voeren, net als in de stad. Beter voor de uitstoot!!

FAKE onderzoek Intergo

Conclusies over “ongevallen door oudere schippers” van Intergo in opdracht van het Ministerie I&W, is publicatie onwaardig. Het hele “onderzoek“ is gebaseerd op een focusgroep die éénmalig vier uur bijeen is geweest en de 12 deelnemers hebben in die tijd ook nog geluncht. Dit is te lezen in een prima opiniestuk

https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/03/14/opinie-incidentenonderzoek-geeft-vals-beeld/

Wanneer houdt het eens op met al die “onderzoekers” die conclusies trekken gebaseerd op niets, behalve op wellicht een gewenste uitkomst?

Vluchthaven Tholen en Kreekraksluizen

De herstelwerkzaamheden bij de steigers bij vluchthaven Tholen en de Kreekraksluizen zijn gestart.

www.magazinesrijkswaterstaat.nl

Plaatsen van containers bij de 1e steiger Maashaven een feit

Eindelijk zal het dan toch gebeuren! In samenwerking met Jikke, Coördinator Steunpunt Binnenvaart en de ASV hebben de gemeentelijke diensten Rotterdam opdracht gegeven om 2 bovengrondse containers te plaatsen, namelijk een restafval en een papier. Uitvoering zal binnenkort gebeuren.

“Het wordt steeds erger”

Dit zegt een schipper tegen de ASV. Waar gaat het om?

Op de wachtplaats voor de sluis van Delfzijl is een duwbak neergelegd. Die duwbak blijkt er met toestemming van de sluiswachter te liggen, omdat hij moet “koppelen”. Sinds wanneer is een wachtplaats voor de sluis de plaats om te koppelen? De schipper wordt boos, omdat die bak er al de hele middag ligt en er ook in de Farmsummerhaven een bak op de plaats ligt, waar je water kan laden. “Heb je een hekel aan bakken?” is volgens hem de reactie van de sluiswachter (die zijn naam niet wil geven aan de schipper).

Dan maar Rijkswaterstaat bellen. Die gaat daarover tenslotte. Maar die geven niet thuis, want hebben “geen zicht op de situatie”. Onze indruk: je kunt wel almaar grotere schepen en duwbakken willen toestaan op de vaarwegen, maar als je geen rekening houdt met het aanpassen van de infrastructuur, ga je dit soort strubbelingen krijgen. En daar waar dan de verantwoordelijkheid ligt om dit goed te reguleren, zou die verantwoordelijkheid ook opgepakt dienen te worden.

Heeft u ook dit soort ervaringen? Of heeft u juist heel andere ervaringen?

RWS: Ligplaatsenproblematiek valt allemaal best mee

Volgens Rijkswaterstaat valt het allemaal wel mee, die ligplaatsenproblematiek in de binnenvaart. Hart van Nederland heeft er een 2,5 minuten durend item van gemaakt n.a.v. de vragen die de SGP had gesteld in Zeeland over het ligplaatsentekort.
https://www.hartvannederland.nl/nieuws/politiek/binnenvaartschippers-bezorgd-over-verdwijnen-ligplaatsen

Uit dat filmpje blijkt dat ondanks een enquête waaruit blijkt dat de schippers zelf het wel een groot probleem vinden, Rijkswaterstaat daar niets van herkent. Maar ja, we schijnen allemaal op hetzelfde plekje te willen liggen (misschien omdat daar het werk is, RWS?).

Ondanks een unaniem aangenomen Kamermotie die RWS de opdracht heeft gegeven het ligplaatsenbeleid te herzien, negeert RWS deze jarenlange roep om een ander en beter beleid. Maar RWS heeft een oplossing: we moeten het maar bij particuliere kades gaan regelen! Kijk het filmpje en huiver….

Bics klacht

De ASV ontving onderstaand schrijven aan RWS.
Julianakanaal, 08-03-2021

Geachte,

Na ons onderhoud van afgelopen februari zijn wij fanatiek begonnen met het aanmelden van onze reizen in BICS.
Nu lopen wij inmiddels tegen een behoorlijk probleem aan en deze verdient aandacht. Wij laden veel in Lixhe en melden onze reis altijd voor de sluis van Petit-Lanaye (Wallonië) al aan. En we krijgen dan een melding dat het aanmelden gelukt is.
Zo gauw wij ons bij Post Borgharen melden, krijgen wij te horen dat we onze gegevens door moeten geven, want ze hebben geen BICS van ons ontvangen.

Na navraag bij de post blijkt dat meerdere schepen dit probleem hebben. Ook schijnt dat de Post Borgharen en de bedieningscentrale Maasbracht dit probleem al hebben aangekaart bij RWS, maar daar geen antwoord krijgen. Bij de helpdesk van BICS wisten ze ook geen antwoord te geven op de vraag, alleen dat je je twee keer melden moet. Dat kan niet de bedoeling zijn van BICS. Vandaar dat wij dit probleem nu melden.

Wij zouden graag zien dat deze meldingsproblemen opgelost zouden worden en ons inziens moet dit op een hoger niveau opgelost worden. Als BICS voor alle schepen in 2025 verplicht wordt, dan moet dit probleem opgelost worden. In welke tijdspanne denkt u dit probleem is opgelost?

Wij hopen op een oplossend antwoord,

Vaarmelder-app

Van één van onze bestuursleden:
Ik heb vorige maand als soort van proef een melding gedaan via de ‘Vaar Melder’ app van RWS.
Het gaat om de ligplaats bij Kelpen (kanaal Wessem-Nederweert).Je ligt er best leuk met het Spreukenbos op wandelafstand en je kunt er ook nog de auto van boord zetten en (zonder hekken) van en bij het schip komen.

Alleen jammer dat er geen water staat. De letterlijke melding zelf kan ik niet terugvinden. Het kwam erop neer, dat je met iets minder dan de toegestane diepgang niet bij de kant kunt komen en je ca 1 meter af blijft, als je daar wilt aanleggen.

Daarop kwam onderstaand antwoord van Bediencentrale Tilburg:
Hiermee kunnen we stellen dat de ‘Vaar Melder’ app een nuttige tool kan zijn om mankementen door te geven en dat de meldingen via deze app worden opgepakt.

Hiermee ben ik redelijk positief over deze app.Al is het nog afwachten wanneer er daadwerkelijk gebaggerd gaat worden.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

Tonnemaat : .....
Ingeval van duwboot PK:

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is. De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 25 % korting voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is.De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Reeds ontvangen: O VLAG

Uit de statuten:

Artikel 14

1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C017135

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

ASV Woordvoerder
Sunniva Fluitsma,
E-mail: twigt.franto@shipmail.nl
Tel. +31 611 887791

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

HEEFT U OOK EEN MENING? WORDT DAN LID VAN ONZE VERENIGING

Alle publicaties in de Nieuwsbrief vallen onder de verantwoording van het bestuur van de A.S.V., tenzij anders vermeld.