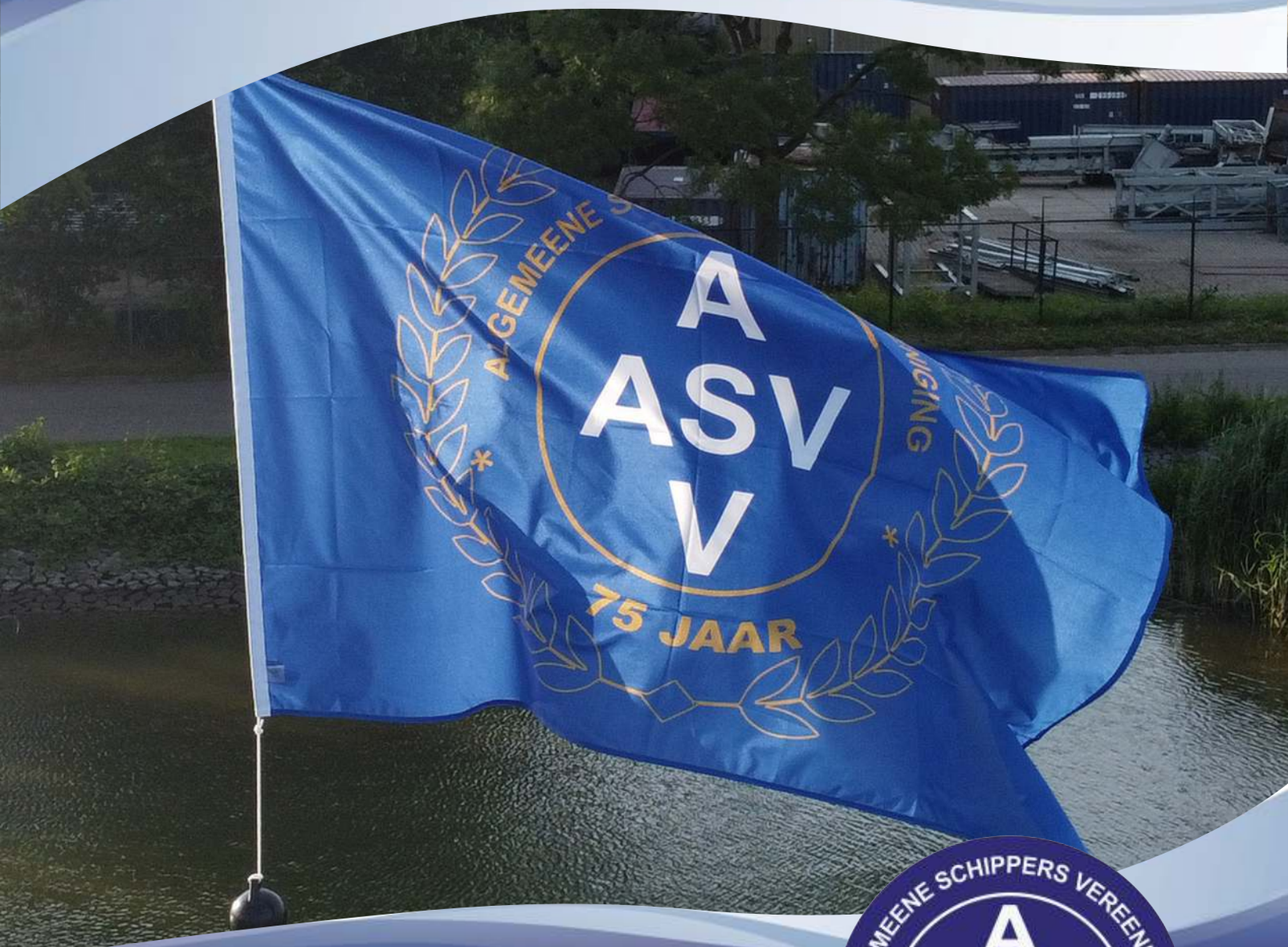
ASV Nieuwsbrief

Augustus 2021



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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A ASV V
ROTTERDAM

NIEUW ADRES

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht

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

Algemeene Schippers Vereeniging
kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht
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:
Prisca Visser, Corrie Last, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker, Gerberdien Le Sage, Corrie van Dongen, Sunniva Fluitsma en vele anderen
Voorpagina: Jessica vd Akker

INHOUD

Voorwoord
4 ASV 75 Jaar

Vergadering
6 Agenda
7 Uitnodiging
8 Verslag september 2021

Nautisch Technisch
13 3 cm te breed
14 Klacht Rijkswaterstaat
15 Bedankt schippers
15 Geen deelname ASV aan adviesgroep Rijn
16 Stremming westkolk sluis Weurt

CDNI akkoord
17 Soppen verboden
18 Zwerfafval

FAME
19 Vervolgonderzoek biobrandstoffen Terms of Reverence
23 De rijdende trein FAME
23 Hernieuwbare brandstoffen, wat vinden anderen ervan?
24 Gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart in Duitsland
24 FAME in de media

Ligplaatsen
26 Afsluiten wachtsteigers Grevelingensluis
26 Uilenhaven verkocht
27 Klacht IJhaven
27 Rijkswaterstaat evaluatie ligplaatsen

CCR
29 CCR ontwikkelingen en de rol van de Nederlandse delegatie

Fosfine
30 Weer fosfine
32 Een uitleg: wat is fosfine
33 Fosfine besproken in commissiedebat
34 Aangenomen Motie over fosfine
35 Vragen aan Europarlementariërs

Toekomst Binnenvaart
38 Europa moet aan de bak
40 Goed nieuws uit Europa
40 Goed nieuws uit Europa deel 2
41 Werksessie Ondernemers/schippers Toekomst Binnenvaart

Rotterdam
44 Nieuwe tariefstructuur havengeld Rotterdam
44 Spudpalenligplaatsen Rotterdam verdwijnen
46 Rotterdam heeft liever superjachten
46 Klacht drinkwaterpunt Rotterdam
47 Rectificatie verslag Port solution Rotterdam

Vergroening Binnenvaart
48 Persbericht: subsidieregeling
48 Nederland blijft ver achter bij het (Duitse) steunpakket vlootmodernisering
49 LNG als oplossing milieuvriendelijker vervoer

Flitslampje
50 IWT wil modal shift
50 Hoog watervraagje
50 Belevingsonderzoek binnenvaart
51 Gedachtenkronkel
51 ABN AMRO stopt met ondernemersrekening

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

ASV 75 JAAR

De Algemeene Schippers Vereeniging ASV is 75 jaar een begrip in de Nederlandse binnenvaartwereld. En wat is er veel gebeurd in die 75 jaar, waar ik de laatste periode zelf aan heb mogen deelnemen.

Geschiedenis
De Eerste Wereldoorlog trof de binnenvaart hard, omdat allerlei binnenlands en internationaal vervoer opeens afnam of gaandeweg tot stilstand kwam. Vanwege het ontbreken van sociale voorzieningen kwamen individuele schippers vrijwel onmiddellijk in grote moeilijkheden. Ze verenigden zich in de Algemeene Schippers Bond (ASB). Begin 1915 werd met medewerking van de gemeente Amsterdam de eerste schippersbeurs geopend, georganiseerd door de schippers zelf. De “beurtlijsthouder”, aangewezen door de ASB, verdeelde de vrachten volgens de “beurtlijst”. Door ingrijpen van politieke partijen die andere schippersbonden gingen oprichten, Katholieke bond St. Nicolaas en de NPCSB (de protestantse schippersbond), kwam er een einde aan de vrachtverdeling.

De schippersbeurs beleefde een tweede jeugd in de jaren 30, opnieuw als gevolg van macro-economische factoren. De Grote Depressie bleek rampzalig voor de binnenvaart en de levensstandaard van de schippers daalde snel. Ook nam in deze periode de vrachtauto in toenemende mate vervoer over van de binnenvaart. In 1933 werd de, als tijdelijk bedoelde, Wet Evenredige Vrachtverdeling aangenomen in de Tweede Kamer. Binnenvaartverladers werden daarmee wettelijk verplicht om hun vracht via de beurzen aan te bieden tegen de door de overheid vastgestelde minimumtarieven. Nederland werd verdeeld in 19 rayons; per rayon was er een schippersbeurs. De E.V. was geboren en zou later veel strijd opleveren. In de 2e Wereldoorlog werd de ASB opgeheven.

In 1946 werd de ASV Algemeene Schippers Vereeniging opgericht o.a. vanuit de ASB. Ontstaan uit het streven van schippers naar een rechtvaardig en sociaaleconomisch enigszins rendabel bestaan. Op 8 augustus 1946 verscheen het eerste nummer van blad ‘Het Getij’.

Het GETIJ

Minister spreekt zich uit over binnenvaart

Het bleek een harde dobber; we kregen o.a. te maken met de opkomst van het neoliberalisme in de jaren 90, maar al langer waren partijen bezig om een einde te maken aan de E.V. Er braken dan ook stakingen uit om de beurs te behouden, met als dieptepunt de Granaria acties, einde tachtiger jaren. Granaria mocht met toestemming van Minister Smit Kroes achter de beurs om vervoeren. De beurs werd zo uitgehold dat het niet langer rendabel bleek en zo haar bestaansrecht verloor.

De actie van twee jaar eindigde in Gorinchem waar de duwbakken van Granaria door de binnenschippers tussen de kribben waren gedrukt. Minister Smit Kroes kwam naar Gorinchem om de problemen op te lossen. Dat resulteerde in het akkoord van Gorinchem. De afspraken werden weer niet na gekomen; de beurs liep nog steeds verder leeg en grote transporten verdwenen van de Noord-Zuid beurs. Dat resulteerde in de grootste schippersactie uit de geschiedenis, maar ook dat leidde niet tot akkoorden waar de binnenvaart ook maar iets beter van werd. Wel kwamen er slooprondes.

Mede hierom waren beleidsmakers ervan overtuigd, dat er een enorme overcapaciteit was en dus kwamen er 3 slooprondes, de laatste in 1999, terwijl er toen al vele nieuwe schepen gebouwd werden. Groter en groter, o.a. schepen van 110 en daarna van 135 meter werden massaal gebouwd. Hierdoor kregen schippers enorme hypotheken en de banken hielpen de schippers maar al te graag aan deze hypotheken. En zo kwam er een enorme toename van tonnen, vlak na 3 slooprondes.

Het beurssysteem werd in Nederland formeel afgeschaft per 1 november 1998 en op vrijdag 27 november 1998 sloot de beurs de deuren en raakte ASV vanaf 2000 zelf in verval. De schippers hadden de strijd verloren. We werden van collega’s concurrenten; ieder voor zich en solidariteit en algemeen belang was een utopie.

Dat ging een tijd goed tot de financiële crisis uitbrak en de volumes lading wederom wegvielen of zwaar verminderden. Het was voor vele schippers een hele zware tijd; contracten bleken ineens niets meer waard en werden zelfs gehalveerd en ook de losse vaart moest zwaar onder kostprijs werken. Dat liet zien dat de markt periodes kent met te weinig en te veel scheepsruimte. Logisch, met laag water is er scheepsruimte nodig en met een crisis zakt het werk in en is er te veel scheepsruimte. Niets nieuws onder de zon, maar waar ooit een E.V. de vracht stabiel hield, zie je nu de vrachtprijs kelderen tot ver onder kostprijs. Of je vast of los vaart, dat maakt niet uit. Dus betaalt de binnenvaart de prijs van overcapaciteit in mindere en slechte dagen. Omdat er nagenoeg niets gebeurde, heeft de ASV een mogelijke oplossing bedacht met het plan AGORA, een veiling waar je ziet welk werk er is en waar je op kunt bieden. Maar de belangen lagen anders en zo heeft men nooit serieus naar dit plan gekeken.

Ook de overheid legt het prijskaartje graag neer bij de binnenvaart en dat heeft natuurlijk consequenties. De werkdruk van schippers is hoog en de vertraging bij het laden en lossen mag de schipper goed maken door lang door te varen. Net als bij stremmingen, die meer en meer voorkomen. De kosten van onderhoud en

investeringen zijn uit verhouding met de verdiensten. De kosten van alle eisen zijn enorm, soms onzinnig, en staan je eigen investeringen in de weg. En toen vond men het nodig dat de boetes in het bestuursrecht kwamen en enorm verhoogd werden.

En daarnaast moeten we met een overheid werken, die te weinig geld investeert in de binnenvaart: natte infrastructuur, waar de binnenvaart 37% vervoert, krijgt echter maar 7% van de verdeelsleutel. En na decennia lang dit zo te doen, zie je hypermoderne wegen waar niets te gek lijkt en vaarwateren met erbarmelijke remmingwerken, stremmingen vanwege slecht onderhoud, te weinig ligplaatsen, uitvoeren van slimme nieuwe verbindingen, weghalen van huisvuilcontainers en milieupleinen, op afstand bedienen, een Modal shift die maar niet lukt etc. etc.

De binnenvaart, die al zonder maatregelen een zeer schone bedrijfstak is, moet straks in 2022 op bio brandstof gaan draaien waarbij het mogelijk is om FAME toe te voegen. Dit is vele malen vuiler, maar goedkoper dan de schonere variant HVO. En al besloten was dat de binnenvaart 80 euro per kuub bij moet gaan betalen voor deze brandstof. Altijd frustrerend om te lezen dat er van de echte vervuilers, als Shell en Tata steel, nauwelijks een bijdrage wordt gevraagd en de minimale vervuiling van de binnenvaart keihard aangepakt wordt en de factuur compleet naar de binnenvaart gaat.

We moeten als enige bedrijfstak gaan meten aan de pijp en dat natuurlijk weer zelf gaan betalen, terwijl dat weinig met vergroening te maken heeft en het juist weer duurder maakt.

Ook bewezen is dat FAME voor motoren slecht is en vuiler aan de pijp, maar op onze kritieken horen we de overheid enkel zeggen: “good housekeeping”; controleer je filters maar vaker, wat een bagatellisering van het probleem is. Alsof de motor, leidingen en tanks dan van binnenuit niet aangevreten worden door het zuur wat in FAME zit. Ook dat vaker filter wisselen en schoonmaken tanks, leidingen en carter gaat gepaard met verlies van brandstof en er blijft troep achter. Dat komt dus ongebruikt in het milieu terecht, net als al die filters en te snel verouderde verstuivers. Oh, natuurlijk mogen die kosten weer op het bordje van de schipper terecht komen. Hoe langer de overheid zich bemoeit met de vergroening, des te vuiler we worden aan de pijp. We moesten al op CCR 2 gaan varen, wat een verslechtering van C02 veroorzaakte en met FAME gaat het nogmaals verslechteren, zowel C02 als in de NOx.

Door het aan de kaak stellen van al dit soort zaken zien schippers gelukkig het belang van de ASV in en groeit de vereniging, waardoor haar stem versterkt wordt. Daar zijn we dankbaar voor. De ASV is de laatste zelfstandige en onafhankelijke schippersbond van ons land en we gaan door voor de schipper met hun belangen te behartigen, met het eerlijke verhaal te vertellen in het algemene belang. Ook al moeten we roeien tegen de stroom in. We gaan door op de vele onderwerpen, zowel economisch als sociaal gebied en langzaamaan kwamen daar ook nautisch technische onderwerpen en kwesties bij, omdat deze niet goed behartigd werden en worden.

Het onafhankelijke van de ASV is zo belangrijk, omdat dat de enige voorwaarde is voor een zuivere belangenbehartiging voor de particuliere schipper, zonder dat er mensen zijn met meerdere petten en belangen. Daar waakt de ASV voor. Ook vinden we het enorm belangrijk dat de mensen die voor de ASV op pad gaan, praktijkervaring hebben. Dat praat anders. Wij voelen maatregelen in de portemonnee en zien de mogelijkheden of onmogelijkheden van ideeën of beleid.

Omdat we dat zo doen, willen we niet werken met personeel. Eigenlijk best onhandig, want dat betekent best wat, Schippers voor schippers. Dat betekent simpelweg dat een ASV lid, dat toegelaten is in de denktank of gekozen is als bestuurder van de ASV, vrijwilligerswerk doet. Zij zetten zich vrijwillig in voor het algemene belang van de particuliere binnenvaart. Gezamenlijk bepalen we het beleid, eigenlijk heel democratisch; ieder komt met input en uiteindelijk kijken we waar de meeste mensen voor of tegen zijn en dat dragen we uit.

De ASV is 75 jaar en het jubileum wordt terecht met een groot feest gevierd. Ons onbemande kantoor is verhuisd naar Zwijndrecht. Dat is praktischer voor zowel opslag als locatie en heeft meer mogelijkheden voor het gewenste gebruik door de ASV. We kunnen een extra ruimte huren om in te vergaderen met de denktank, wat een praktisch pluspunt is. Tevens is de eigenaar een leuke, enthousiaste man die graag in mogelijkheden meedenkt en ons het gevoel geeft hier zeer welkom te zijn en dat past ons als een jas.

We hadden al een nieuwe locatie voor de algemene vergaderingen gevonden in het Develpaviljoen te Zwijndrecht, dat beter voldoet aan de eisen van de groeiende ASV. In 2019 hebben we hier, vlak voor Corona toesloeg, het jaar afsloten met een feest, dat goed ontvangen werd door onze leden. Vorig najaar hielden we hier naar tevredenheid onze eerste vergadering.

Dat maakt dat de ASV van Rotterdam naar de nieuwe vestigingsplaats Zwijndrecht verhuisd is en vooruit kan met de toekomst!

Vanwege het jubileum heeft de ASV een vlag ontworpen en zijn cadeaupakketjes met jubileumvlaggen rondgestuurd met een uitnodiging voor het jubileumfeest eind dit jaar, dinsdag 28 december in het Develpaviljoen. We vertegenwoordigen de binnenvaart al 75 jaar en dat laten we natuurlijk niet onopgemerkt aan ons voorbij gaan!

Dus met een hapje en een drankje gaan de voetjes van de vloer en we hopen u daar dan ook hartelijk te kunnen ontvangen.

Op deze manier bedanken we u, onze leden, voor het vertrouwen en gaan er een mooi jubileum van maken. Dus zet 28 december vast in uw agenda voor ons feest, maar wij hopen u daarvoor op 2 oktober op onze Algemene Leden Vergadering te ontmoeten.

Tot ziens,
Esther Lubbers
Secretaris Algemeene Schippers Vereeniging ASV

Ledenvergadering

Agenda vergadering 2 oktober

- Opening en rede voorzitter
- Goedkeuring agenda
- Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering 2020 (zie deze nieuwsbrief)*
- Mededelingen
- Financieel verslag
- Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing/ aanmeldingen denktank
- Overleg met de leden: o.a Nieuwe vestiging/Juridische bijstand ASV/
- Fosfine en de rol van de ASV
- vergroening binnenvaart FAME.
- “75 jaar ASV”
- Overleggen (evofenedex/WBA/WBR/CCR/Ministerie/politiek/ILT)
- Wat verder ter tafel komt zoals: ligplaatsbeleid/ personeel/ boetebeleid/ ……..
- Rondvraag
- Sluiting ochtendgedeelte

(voorlopige) AGENDA MIDDAGDEEL: (aanvang 13:30 uur)

- Opening
- Mededelingen (o.a. uit het ochtendoverleg)
- Corona en de gevolgen voor de binnenvaart
- De heer Alkaya van de SP geeft zijn visie op de binnenvaart
- Fosfine
- Ligplaatsbeleid: een presentatie van Rijkswaterstaat
- Vergroening binnenvaart, kansen en bedreigingen
- Ontwikkelingen in Europa: Europees vervoersbeleid?
- Obstakels die omgekeerde modal shift bewerkstelligen
- Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
- Afsluiting middagdeel

UITNODIGING

Algemene Ledenvergadering

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner uit, o**nder voorbehoud van de richtlijnen van het RIVM i.v.m. Covid-19**, voor de najaarsvergadering op
2 oktober 2021.

Mochten de regels wederom worden aangescherpt, zullen wij u z.s.m. informeren als de vergadering aangepast moet worden of niet door kan gaan.

Wanneer u een mondkapje wenst te dragen, dient u hiervoor zelf zorg te dragen.
Tijdens de vergadering hanteren wij de anderhalve meter regel van het RIVM,
wij rekenen er vanzelfsprekend op dat u hier ook verstandig mee omgaat.

De vergadering zal gehouden worden in het

Develpaviljoen
Parklaan 1,
3335 LM Zwijndrecht

Aanvang 10.00 uur. De zaal is open vanaf 09.30 uur.

In de middagpauze zullen we een gezamenlijke lunch gebruiken met de leden.

Na de middag, vanaf 13.30 uur is de vergadering openbaar en zijn niet leden van harte welkom om met elkaar van gedachten te wisselen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17.00 uur te sluiten.Wij hopen u in goede gezondheid te mogen begroeten op 2 oktober a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
75 JAAR

Verslag ledenvergadering 19 september 2020

De vergadering wordt deze keer gehouden in het Develpaviljoen te Zwijndrecht, omdat hier beter de RIVM coronamaatregelen kunnen worden toegepast dan op de gebruikelijke locatie.

Om 10.00 uur opent Ger Veuger de vergadering en na een welkomstwoord staan we een minuut stil bij de mensen die ons ontvallen zijn dit jaar. Hierna geeft Ger het woord aan de voorzitter, Gerberdien le Sage.

Gerberdien le Sage leest de rede voor.

De agenda wordt vastgesteld en goedgekeurd.
Notulen vorige vergadering zijn goedgekeurd.

Een vraag vanuit de zaal of je met communautair certificaat een uitzonderlijke vergunning kunt krijgen om vanuit Zuid-Frankrijk via de Rijn te varen. Ger geeft aan dat het formeel niet kan, maar als de rest van Frankrijk gesperd is, je het wel kunt proberen. Men kan bij het S.U.K. in Mainz navraag doen.

Mededelingen van het bestuur
Doortje Grooten-Wendt heeft haar taak als penningmeester rond februari 2020 neergelegd, omdat zij het schip heeft verkocht. Harrie Spier heeft zich kiesbaar gesteld voor deze functie. Hij is helaas niet aanwezig, maar u kunt wel op hem stemmen. Harrie zit in de denktank en zal zich alleen specialiseren als penningmeester. Roel Boerman heeft in de tussenliggende tijd het penningmeesterschap op zich genomen.

De kascontrole is wat achtergebleven, maar wordt zo spoedig mogelijk en voor het einde van het jaar op orde gebracht. Jaring Ruijtenberg (kascommissie) en Henk Kievit gaan dit samen met (interim)-penningmeester Harrie Spier doen.

Bestuur perikelen
Aan iedereen wordt de vraag gesteld wie er voor zou voelen om plaats te nemen in de denktank.
Er komen steeds meer zaken bij door o.a. het groeiende aantal leden en daarbij de opmerking dat er vanuit de denktank mensen in het bestuur gaan. Daarom is alle hulp zeer welkom.
Drie leden melden zich aan voor de denktank.

Esther Lubbers is aftredend bestuurslid en wordt gevraagd of zij zich herkiesbaar wil stellen. Dat doet ze en krijgt daarvoor een warm applaus.

Er stellen zich nog drie personen kandidaat als bestuurslid.

- Mattijn Michielse. Hij heeft vroeger op de Rijn en Moezel gevaren met o.a. koppelverbanden en vaart nu alweer negen jaar met zijn spits ‘Nano’. Mattijn zit al in de denktank, ziet de noodzaak in dat het bestuur aangevuld moet worden en wil het bestuur versterken waar dat mogelijk is.
- Jessica van den Akker. Zij vaart samen met Jeroen en hun twee kinderen op een kempenaar en gaat door met WBR, ligplaatsenbeleid en soms het organiseren van van alles en nog wat.
- Harrie Spier. Hij is vandaag afwezig, maar David stelt hem voor. Harrie komt uit de tankvaart, heeft een tijdje aan de wal gewoond en vaart nu met de spits ‘Spica’. Hij is goed met cijfers en zal penningmeester worden.

De denktank wordt ook versterkt met de leden Machiel Smidsman, Gerry Kombrink en Marten Kombrink. Wij zijn blij met deze mensen.
Ron Breedveld heeft zich helaas moeten terugtrekken uit de denktank. Zijn nieuwe baan bij Havenbedrijf Rotterdam gaat niet samen met deelname aan de denktank.
Er wordt schriftelijk gestemd voor het bestuur en alle kandidaten zijn unaniem gekozen.

Financieel verslag
Ger Veuger neemt het financieel verslag van de ASV door. Er kunnen dit jaar wat uitgaven geschrapt worden (fax, notaris). Afborrelen wordt vanwege corona dit jaar overgeslagen. Dat is jammer, want er was een goede opkomst en veel positieve reacties, maar de kosten hiervoor kunnen worden geschrapt. Over het aanstellen van de advocaten zijn we het eens en vinden het een goede investering.
Wegens een aandachtspunt wordt goedkeuring van de financiën uitgesteld.

Beurs Gorinchem
Wegens Corona is de beurs verzet van mei naar oktober en onlangs weer naar mei 2021. Ook voor mei is het uiterst onzeker of hij dan doorgang kan vinden. We hadden liever gezien dat de beurs geen doorgang krijgt en we zelf kunnen beslissen wanneer we het weer zien zitten. Als we nu annuleren zegt de evenementenhal EasyFairs dat we 50% dus € 1500,- moeten betalen aan annuleringskosten. De ASV gaat zich hier over beraden.

Huishoudelijk reglement
Iedereen heeft vooraf het huishoudelijk toegestuurd gekregen en er blijken geen vragen over te zijn. Er zijn een paar aanpassingen/verduidelijkingen.
A donateur
B donateur in loondienst varend.
- Een donateur heeft geen stemrecht mits hij/zij toetreedt tot het bestuur en gekozen wordt door de ALV.

Het huishoudelijk Reglement van de ASV is bij deze vastgesteld.

NPRC
Sunniva legt uit: Er is onrust ontstaan, omdat NPRC Aqua Navis heeft overgenomen. Aqua Navis doet ook het bevrachtingswerk voor de ELV, wat nu dus in handen van NPRC komt. NPRC en ELV werkten al samen, maar dat lag niet officieel vast. Sunniva is door NPRC uitgenodigd om (namens de ASV) te komen praten en tijdens dat gesprek werden de bedoelingen duidelijk. Het lijkt alleen te gaan over spitsen en Canal-du-Nord schepen die van en naar Frankrijk varen. Maar het is ook een signaal dat bevrachtingssystemen steeds meer marktmacht verzamelen, dat ook naar buiten brengen, waarmee het op een gegeven moment een hele groep schepen buiten spel zet. Dat is waar de ASV altijd voor gewaarschuwd heeft en waarom wij ook zeggen dat een vrije markt niet werkt. Er liggen nog twee aangenomen moties die nog uitgevoerd moeten worden. De ene gaat over Agora en de tweede dat de Minister zou zorgen voor meer markttransparantie. Want de ASV heeft gezegd dat een vrije markt alleen werkt als er meer markttransparantie is. Het gaat hier dus niet alleen om schippers die aangesloten zijn, maar veel meer om de positie van ons allemaal in de binnenvaart. In het gesprek met NPRC liet het hoofd bevrachtingen ontvallen dat NPRC 100% van de markt wil hebben, want dan kunnen zij zorgen voor goede tarieven voor de schippers. Maar als NPRC 100% van de markt bezitten, dan kunnen ze er ook voor zorgen dat de schippers voor elk willekeurig tarief moeten varen. Als dat van die 100% van de markt duidelijk wordt en naar buiten gestraald wordt, kan de ASV dat signaal goed gebruiken om aan te tonen dat de schipper dan helemaal geen marktmacht meer heeft en dat het Ministerie moet gaan bewegen. Daarna is er nog een gesprek geweest tussen NPRC en een groep schepen die geen lid zijn, maar min of meer vast voor ze varen. Op dit moment is er een terugtrekkende beweging. Het is niet meer 1 lijst van alle schepen, die 100% is er een beetje af. NRPC is nog wel heel duidelijk, dat ze de markt naar zich toe willen trekken en dat nieuwe werk bij een ander weg te halen en voor minder aan te bieden. Dat betekent dat de ASV het niet gewoon voorbij kon laten gaan. Het is voorgelegd aan de advocaten en die zeiden dat je het moet kunnen bewijzen en je ook te maken hebt met Europese regelgeving. Aqua Navis is de spotmarkt leeg aan het plukken en NPRC en ELV hebben een ledenstop en bepalen wie er wel en wie niet lid mag worden. Op deze manier maken ze de spotmarkt kapot, die ze toch nodig hebben in drukke tijden. Een schipper in de zaal zegt dat je wel meer overnames ziet. HVC heeft (Den Breejen) werk overgenomen. NPRC heeft geen vaste tarieven dus de vrachtprijzen kunnen zo een stuk naar beneden.
Gerberdien leest een brief van Jos Evens (helaas niet aanwezig) voor over dit onderwerp.

Ligplaatsenbeleid
De Tweede Kamer heeft dit onderwerp opgepakt en nu moet Rijkswaterstaat met de schippers kijken waar er langer gelegen kan worden. Er moet een beter systeem komen. In Amsterdam (IJ-haven) zijn ze bezig met op gemakkelijke basis langer te mogen blijven liggen dan de maximaal 1 week die nu is toegestaan. De ASV heeft een enquête over ligplaatsen opgesteld, maar helaas hebben te weinig mensen die ingevuld. Als je een klacht hebt, meld dit dan schriftelijk bij Rijkswaterstaat, dan wordt er serieus wat mee gedaan. Je klacht kun je ook (schriftelijk) bij ASV kwijt.

Fosfine
Sunniva heeft contact gehad met WBA over het nieuwe protocol. Als schipper zijn wij het niet eens met dat we niet weten wat voor en hoeveel gegaste lading wij laden. WBA zegt niet overal voor verantwoordelijk te zijn. Er ligt ook verantwoording bij de gasdokter en het bedrijf waar zij voor werken. De gasdokters maken zelf een protocol en daarop kunnen we inhaken hoe we het willen hebben. Er is unaniem een motie aangenomen dat de schipper op de hoogte moet zijn van welke en de hoeveelheid gebruikte gassen in lading.

Einde ochtenddeel - Pauze

Om 13.30 uur wordt het middagdeel van de vergadering geopend.
Er wordt gevraagd verstandig met de RIVM corona regels om te gaan en deze te hanteren.

Gerberdien le Sage leest de rede voor.

Mededelingen van de ochtendvergadering
Er zijn drie nieuwe bestuursleden gekozen en Esther Lubbers is herkozen. De nieuwe bestuursleden zijn Mattijn Michielse, Jessica van den Akker en Harrie Spier. Er zijn ook drie nieuwe leden in de denktank.

Fosfine en de rol van de ASV
Het fosfine verhaal hebben we naar buiten gebracht en werd door alle partijen goed opgepakt. De politiek was ook snel op de hoogte en zich bewust van de problematiek. ASV geeft aan graag te zien dat als gegaste zeeschepen gaan overslaan in een schip, we op de hoogte worden gebracht, er gemeten wordt op het schip en een certificaat wordt gegeven. We willen gewoon weten wat er in ons schip zit. ASV wil ook een landelijk plan van aanpak. De havenmeester van Amsterdam zal straks verder op dit onderwerp ingaan.

Mevrouw Mateyo (havenmeester Amsterdam)

Ze stelt zich eerst voor en vertelt dat ze sinds november 2019 havenmeester van Amsterdam is geworden. Ze werkte zo'n 11 jaar voor het Havenbedrijf Amsterdam, is begonnen als leidinggevende bij de verkeersleiding in IJmuiden en heeft daarna meerdere functies binnen het havenbedrijf doorlopen.

Met betrekking tot corona worden cijfers getoond over terugloop in deze crisis. O.a. 13% minder aanloop van binnenvaart, wat best veel is. Er worden enkele versoepelingen genoemd die de haven van Amsterdam uit coulance i.v.m. corona heeft ingesteld.

Brug over het IJ. Volgens een adviescommissie zijn er twee plaatsen waar het veilig kan en de brug zou met gemak 12,5 meter hoog kunnen worden. Het havenbedrijf gelooft naar aanleiding van dit rapport ook dat het kan.
Bij de zeesluis in IJmuiden wordt voor de werkzaamheden het Zuiderzeeslui-seiland van een loswal voorzien en deze wordt ook ingezet als autoafzetplaats.

Besmette lading: Mevr. Mateyo is er in gedoken en heeft onderzoek uit laten zetten om feiten boven tafel te krijgen. Het rapport dat hieruit kwam, heeft havenbedrijf Amsterdam veel handvatten gegeven om met elkaar te besluiten hoe dit anders moet. Het is lokaal versus landelijk. Als alleen Amsterdam het goed doet en andere havens niet, heb je de slag niet gewonnen. Daarom is Amsterdam snel in gesprek gegaan met Rotterdam voor deze

tijdelijke maatregel die nu van kracht is.

1. Informeer de schipper voor overslag van lading die gegast is geweest.
2. Meet na overslag.
3. Geef een instructie mee aan de schipper.

In het nieuwe protocol dat nu ontwikkeld wordt, zitten een aantal punten. De gasleider beoordeelt hoe de staat is op het moment van belading. De bovenste laag uit het zeeschip gaat in duwbakken die worden weggelegd en gemeten tot de waardes laag genoeg zijn om te kunnen overslaan. De schipper krijgt een instructie mee van de gasleider. Het nieuwe protocol is nog in ontwikkeling. Er zijn veel partijen bij betrokken. Het havenbedrijf Amsterdam heeft regelmatig gesprekken met de ASV hierover en denkt een goede koers te zetten in het omgaan met gegaste lading.
Opmerkelijk was toch wel de constatering dat er tot nu toe nergens in de regelgeving de schipper voorkwam. Dat moet anders.

Tot slot afmeervoorzieningen in Amsterdam. De haven is nooit af. De laatste anderhalf jaar vraagt de haven actief naar feedback. Mevr. Mateyo doet een oproep om deze in te vullen om het havenbedrijf te helpen verder te ontwikkelen.
De meest gehoorde feedback van afgelopen jaar is: te weinig afvalplaatsen, moeilijk vinden van geschikte ligplaats, weinig waterdruk bij drinkwaterpunten en goedkopere parkeerplaats. Vanuit de zaal een opmerking dat parkeren echt vervelend is, omdat het zo duur is.
Het havenbedrijf is bekend met de regeling in Rotterdam, maar de gemeente Amsterdam wil voor geen enkele doelgroep een uitzondering maken en wil gewoon een autoloze stad.
Wat het havenbedrijf kan doen, is kijken waar in het havengebied gratis parkeerfaciliteiten te creëren zijn. Er zijn al wat plaatsen, maar die zijn moeilijk te vinden, maar staan wel op de website aangegeven.
Vanuit de zaal wordt aangegeven dat het ook hun beleid is. Bijvoorbeeld de Coenhaven. De helft is voor duwbakken en de andere helft voor passagiershepen. Als dat voor motorschepen bestemd was, had je daar parkeerplaatsen gehad en geen probleem met winkelende mensen.
Ook wordt er vanuit de zaal aangegeven dat de afzetplaats in de IJ-haven vanaf 11 uur afgesloten is voor wegverkeer. Havenbedrijf Amsterdam gaat nog drie dingen veranderen:

1. Verouderde walstroomkasten vervangen.
2. Nieuwe afvalcontainers plaatsen bij de Afrikahaven, Strombolidam en Jan van Riebeeckhaven. Deze worden geopend met de eco-kaart (zonder abonnement), maar er wordt niets afgeschreven.
3. Er komt een drinkwaterpunt bij de Afrikahaven. Vanuit de zaal werd geopperd een drinkwaterpunt in de IJ-haven te creëren, wat het havenbedrijf mee zal nemen.

Vanuit de zaal werden vervolgens diverse vragen gesteld. Een schipper meldde met meerdere schepen uit een duwbak te hebben geladen en is niet geïnformeerd, niet gemeten (gas) en heeft ook geen instructie ontvangen. De schipper was niet op de hoogte van deze protocollen. In Amsterdam wist de controleur niet welk gas er in de lading had gezeten, terwijl je in Rotterdam een hexaanverklaring krijgt. Het havenbedrijf gaf aan dat je deze signalen moet melden. Dan kunnen zij de gasdokter erop aanspreken of een proces verbaal geven als die zich niet aan het protocol houdt.
Zonder melding kunnen ze niets. Meldingen kun je doen op o.a. VHF-kanaal 14. De volgende vraag was hoelang het duurt voordat er een gasleider komt. Volgens het havenbedrijf zou die gelijk moeten handelen, terwijl de schippers in de zaal vinden dat die gewoon aanwezig moet zijn tijdens het laden. Er komt een vraag of die gaspillen niet verboden kunnen worden. Dat kan nu nog niet, want het betreft internationaal transport.

Ligplaatsenbeleid

Ligplaatsen zijn een groot punt, want er wordt gedacht dat wij 24 uur per dag varen en nooit iets privé hebben als vakantie of andere verplichtingen. De ASV heeft dat op vele fronten aangekaart. Er is gelukkig meer oor naar, maar inmiddels is er al positie ingenomen en heeft Rijkswaterstaat overal borden geplaatst met maximaal 1x24 of 3x24 uur. Provincies hebben dat overgenomen en dezelfde borden geplaatst. Steden volgen dit voorbeeld ook, zoals bijvoorbeeld Amsterdam waar je maar 7 dagen mag blijven liggen.
Ook in Rotterdam, waar al zo'n 15 havens zijn verdwenen, wordt de Maashaven als allerlaatste lighaven bedreigd. In de Tweede Kamer is er goed naar de ASV geluisterd en werd een motie unaniem aangenomen, waarin Rijkswaterstaat met de sector moet bepalen waar we langer kunnen blijven liggen.
Corona scherpte de zaak nog wat aan, omdat men vaker langer stillag en boa's je wegstuurden, omdat ze vonden dat je weg moest.
Ms Franto heeft ervoor gekozen om niet langer mee te draaien in 'de carrousel' van lege schepen en hebben het eropaan laten komen. Uiteindelijk kwamen zij in gesprek met provincie Zuid-Holland die van 'regels zijn regels' in de loop van het gesprek bijdraaiden naar 'zinloos rondjes varen heeft ook geen zin'. Ze gingen (juni) Rijkswaterstaat aanspreken en tot eind september werd er niet gehandhaafd, waarbij de ligplaatsen nooit hebben vol gelegen, dus de gebruikte angst van overbezetting door langliggers is nergens voor nodig.
De ASV heeft een mooie enquête over ligplaatsen gemaakt. Voorstellen voor verbetering zijn al bij Kamerleden ingediend en de ASV zegt "geen beperkte ligduur wanneer niet noodzakelijk". Ook moeten er landelijk verspreid ligplaatsen voor langere duur komen.

Havenbedrijf Amsterdam vraagt of er is nagedacht over ligplaatsreservering, zoals bij passagiersvaart? De ASV geeft aan dat dat misschien een optie is.
Vanuit de zaal komt de reactie dat passagiersvaart een jaar vooraf weet wanneer ze ergens willen liggen en vrachtvaart weet dat niet vooraf, wat het havenbedrijf Amsterdam zegt te snappen. Er wordt ook aangegeven dat de procedure voor reservering gemakkelijk moet zijn en niet te lang van tevoren. Amsterdam werkt met Easydocks en dat zou gemakkelijk zijn.

Jessica presenteert de uitslag van de ligplaatsen enquête.

Conclusie ligplaatsproblematiek:

- Enquête is ingevuld door schippers van schepen tot 4.000 ton: Merendeel schepen tot 1.000 ton (46%)
- Bijna 80% ervaart het ligplaats nemen als een probleem
- Bijzondere omstandigheden zoals corona verergeren het ligplaatsenprobleem (50% ervaart dit)
- De maximale ligduur (bv 3x 24 uur) wordt als grootste probleem ervaren (86%)
- De belangrijkste reden om ligplaats te nemen zijn
- wachten op werk (29%)
- Privéomstandigheden (29%)
- Het merendeel van de schepen is wel eens weggestuurd van de ligplaats en moest onnodig varen (73%)
- Door het ligplaatsbeleid worden schippers gedwongen de vaartijden wet te overtreden (74%)
- 73% is bereid (redelijk tarief) havengeld te betalen als men dan langer kan blijven liggen
- Door de staat waarin de ligplaatsen verkeren (bv. geen afloopmogelijkheid) kunnen schippers
- niet altijd ligplaats nemen (84%)

- 58% is ontevreden over de voorzieningen bij de ligplaatsen
- 78% heeft zich wel eens in een gevaarlijke situatie bevonden door de staat van de ligplaats
- Zuid-Nederland levert de meeste problemen op wat ligplaatsen betreft (56%)

Verbetervoorstellen vanuit schippers o.a.
- Ligplaats standaard 14 dagen (tenzij…)
- Een subsidieregeling op spudpalen
- Meer afloopmogelijkheden op bestaande palen maken
- Onveilige situaties aanpakken
- Ligplaatsen voorzien van goede voorzieningen (water, stroom, afvalbakken, auto afzetmogelijkheid en niet te ver van de winkels etc.)
- Schippers hebben meer dan genoeg voorstellen waar eenvoudig ligplaatsen gecreëerd kunnen worden

Motie van de leden Laçin en Postma
De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat de Minister heeft toegezegd dat tijdens de coronacrisis coulant omgesprongen zal worden met de drie keer 24 uurstermijn voor ligplaatsen; Overwegende dat er nog altijd voorbeelden zijn waarbij Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten naar elkaar wijzen en schippers hier de dupe van zijn;
Verzoekt de regering, om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken.

Havenbedrijf Amsterdam geeft aan dat er 5 plaatsen zijn waar je 24 uur zonder havengeld mag liggen mits je dat aanvraagt in het kader van vaar- en rusttijden.
De aanvraag kun je doen via www.bhg.portofamsterdam.com.
De enquête is overhandigd aan mevr. Postma van CDA.

Mevrouw Brenninkmeijer (directeur NPRC)

Zij is graag te gast, omdat er de laatste weken veel gesproken wordt over de overname van Aqua Navis door NPRC. Mevrouw Brenninkmeijer is begin juni begonnen als directeur bij NPRC. Ze heeft daarvoor 12 jaar bij Havenbedrijf Amsterdam gewerkt en in de laatste functie was ze commercieel verantwoordelijke voor alle ladingstromen en alle klanten in de haven die met scheepvaart te maken hadden.
Bij NPRC moest ze meteen met een aantal lopende zaken aan de slag, waaronder de lopende gesprekken met Aqua Navis.
Ze hebben uiteindelijk besloten om met elkaar in zee te gaan, wat juridisch inhoudt dat Aqua Navis nu voor 100% dochterondernemingis van NPRC.
Ook al zit Aqua Navis nu in het kantoor van NPRC, het blijft een aparte BV. Aqua Navis heeft een portefeuille van een aantal klanten in België en Noord-Frankrijk en is daarnaast bevrachter voor ELV, cooperatie voor spitsen en Canal-du-Nord schepen.
De concurrentie is heel sterk, want een klant geeft aan nu al werk naar de weg over te hevelen, omdat de binnenvaart niet altijd vervoerszekerheid kan geven.
NPRC denkt met de samenwerking met ELV meer zekerheid aan de klant te kunnen geven en werk weer terug naar het water te kunnen krijgen. Ze willen de spitsen een toekomst bieden, ongeacht het NPRC, ELV of niet aangesloten spitsen zijn.
NPRC heeft ze uiteindelijk hard nodig, want het is een sector die niet meer groeit, maar eerder kleiner wordt. NPRC ziet door corona ook een daling in het werkaanbod en ook dat dit nog niet voorbij is. NPRC gaat met ELV, relatieschepen en spotmarkt om de tafel zitten om te kijken hoe ze dit op een goede manier kunnen doen.

Uit de zaal vroeg een spitsenschipper waarom zij dan niet uitgenodigd zijn.
NPRC wilde eerst van hun achterban horen wat de zorgen zijn en daarna aan tafel gaan met alle partijen. Er zijn wat schippers aanwezig die vinden dat mevr. Brenninkmeijer het allemaal veel te mooi en positief inziet.
Een schipper legt uit dat hij in CBV heeft gezeten en door NPRC gewoon buiten is gezet en dat de NPRC-strategie geen sociale denkwijze voor de schippers heeft.
Een andere schipper geeft aan dat hij haar zelfde mooie verhaal al eerder heeft gehoord van dhr. Meeuwsen (voormalig directeur van NPRC) bij CBV en er toen al niet in geloofde.
Mevr. Brenninkmeijer denkt straks de klant niet te kunnen bedienen en vraagt: hoe dan wel?
De ASV heeft dat antwoord al gegeven met Agora. Daar is een motie voor aangenomen, maar behalve de schippers wilde niemand dat, ook NPRC niet.
Vanuit de zaal komt de opmerking dat de NPRC agressieve uitspraken heeft gedaan. “We gaan alles overnemen” en dan is de kans groot dat er binnen een paar maanden spitsen verdwijnen naar sloop of woonboot.
Dat is een onomkeerbaar traject, waar heel de spitsenvaart de gevolgen van krijgt en dan is het binnen een paar jaar gedaan met de spitsenvaart.
Een schipper pakt het breder en zegt dat het zouttransport ook een agressieve overname is geweest.

Vanuit de zaal wordt aangegeven dat NPRC in een zwart daglicht staat. Niet alleen bij de spitsen, maar ook op de Rijn is NPRC al jaren agressief bezig en dat veroorzaakt zorgen. NPRC is ooit in een crisis ontstaan om voor de schipper te staan en het valt nu heel slecht dat NPRC in een crisis zoveel overnames doet, die alleen gedaan kunnen worden door de prijs te drukken.
Mevrouw Brenninkmeijer snapt de zorgen en geeft aan te zijn gestart met een nieuwe insteek.
Ze kan niet heel de binnenvaart doen, maar wil met verschillende partijen om de tafel en wil uit de markt te denken. Daar zit het belang dat je werk houdt.

Marktwerking
In 2011 is in Europa het witboek vervoer geschreven. Dat ging niet alleen over binnenvaart, maar er waren duidelijke uitspraken.
Er moet een grondige hervorming komen van het Europese vervoersysteem. Er kan gesproken worden over modal-shift en dat er meer vervoer naar het water moet, maar dat helpt niet.
De vrachten zakken en de kosten stijgen en zo kun je niet moderniseren of vergroenen. Er is geen geld voor.
Daarom pleit de ASV voor markttransparantie, zodat wij kunnen zien waar werk is en minder leeg hoeven te varen.
Universiteit Nijenrode heeft in 2012 het rapport ‘Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart’ aangegeven: Als er teveel werk is en we het niet aankunnen, verdwijnt het naar een andere modaliteit en zo raak je werk kwijt.
Dat de ene schipper het goedkoper kan dan de andere, doet de prijs dalen, maar we hebben wel hoge kosten en een hoog risico. Schepen hebben een lange levensduur, waar een vrachtwagen eerder vervangen moet worden.

Mevrouw Postma (CDA)
Wytske Postma, Tweede Kamerlid CDA, heeft de allermooiste portefeuille die er is, namelijk de binnenvaart. Waarom ze dat zo mooi vindt; ze komt uit een schippers familie uit de bruine vloot. Haar vader was schipper van de Kaatmossel en haar oom en neef varen allemaal nog in de bruine vloot. Ze vertelt ook dat ze heeft meege

kregen dat een schip een thuis is en dat mist ze wel eens bij haar collega's in de Tweede Kamer, maar er zijn er heel veel die wel jullie werk waarderen, zegt ze enthousiast. Ze deelt de mening van de ASV dat we een goede Minister hebben die zich echt voor de binnenvaart wil inzetten. Wytske Postma merkt op dat je een schip niet zomaar in je achterzak doet of net als een vrachtwagen ergens zomaar parkeert. Dat is één van de dingen die hier in deze vergadering naar voren komt en ze ook probeert aan te pakken in de Tweede Kamer. Helaas komt de binnenvaart niet snel of vaak voorbij, maar ze probeert hem wel toe te voegen in de Tweede Kamer. Wytske Postma heeft ook een motie ingediend voor ligplaats in de provinciën en die is unaniem aangenomen en die ook wordt uitgevoerd, maar ze merkt dat het nog wel een aandachtspunt blijft.

Wat betreft fosfine, vindt ze het gek dat daar geen wetgeving voor is. Die wet is nu wel in de maak en gaat onder bestrijdingsmiddelen vallen. Hier zit ze bovenop, omdat ze inziet dat de schippers niet genoeg beschermd zijn en er anders ernstige ongelukken kunnen gebeuren, zoals bij de Fox. Maar ze vindt het wel mooi om vandaag te horen dat Amsterdam wel wil. Het werkt nog niet helemaal goed, maar als het plan van aanpak gaat werken, dan kan dat zeker een oplossing zijn.
Ze snijdt ook ILenT aan. Dat ze daar niet echt positieve verhalen over hoort, daar zijn ook debatten over geweest. ILenT doet niet alleen binnenvaart, maar ze weet wel dat ze heel erg op de binnenvaart gefixeerd zitten vergeleken met andere modaliteiten. Dat is ook iets waar ze naar wil vragen, waarom ze zo streng zijn in deze sector en dat ze liever heeft dat ze meer op dat gassen gaan controleren, zoals bij fosfine. Dat zijn ook punten die ze meeneemt.

Dan het derde punt marktwerking. Werkt die? En dat is een dikke nee. Marktwerking is niet ideaal. Er wordt ook aangegeven dat het in de 45 jaar niet verbeterd is en de politiek doet niet genoeg. Ook de modal shift komt niet tot stand. Er wordt ook geopperd uit de zaal; kijk eens naar België; als die het niet halen via het water, moeten ze subsidie terugbetalen.
Wytske Postma wil echt veel doen voor de binnenvaart en is heel bevlogen en super enthousiast!
Er wordt uit de zaal gezegd "wat een verademing om iemand van CDA dit te horen zeggen" en er wordt gevraagd of zij ook steun heeft vanuit uw eigen Kamerleden. Dat heeft ze zeker.

Wat betreft de corona crisis heeft Wytske Postma 15 miljoen voor de bruine vloot op de lijst met SBI-codes voor steunmaatregelen weten te zetten. Wat helaas niet voor de binnenvaart gelukt is. De ASV geeft nog wel mee dat ze het mooi vindt, dat ze dat voor elkaar heeft gekregen, maar in de binnenvaart gebeurt hetzelfde. Schippers kunnen het onderhoud niet of nauwelijks meer betalen. Als wij een nieuw certificaat moeten hebben, dan moeten we twee jaar eerder beginnen en als het echt hoge kosten zijn, kunnen of willen we het mogelijk niet betalen. De weg van hardheidsclausules aanvragen is zeer teleurstellend dus eigenlijk onmogelijk. Ja, als dan zo je certificaat verloopt, dan moet je aan nieuwbouweisen voldoen en dat betekent dat je een CCR5 motor moet zetten en dan is het klaar voor die schipper, dus sloop.
Wat dan opviel, is dat de Belgen in een heel mooi verhaal zeer duidelijk waren; dit moet we toch niet willen. We hebben die schepen heel hard nodig, want de watertruck heeft helemaal geen toekomst en is veel te duur. En wat zeg het Nederlandse Ministerie hierop; we werken altijd zo en blijven zo werken. Wytske Posma wil dit punt wel meenemen, over die certificaten. Dat heeft ze ook voor de bruine vloot gedaan. Maar bij ons zit het nog wel iets anders in elkaar met aparte regels wat totaal niet werkt, o.a. dat je een reling van 90 cm moet maken rondom je schip. Dat is dan bedacht en dat werkt niet in de praktijk. Ga maar eens over zo'n reling afstappen. Maar ze hebben die regel gemaakt en zeggen daarmee: we hebben zoveel doden en de reling is de oplossing. Maar dat zijn mensen die dronken in het water vallen en pleziervaart wordt ook meegerekend. Er is geen bewijs dat er dan minder doden zouden vallen en welke andere ongevallen dan wel gebeuren door die reling. Je wilt niet weten hoeveel ongelukken er gebeuren met zo reling. Dit is één van zoveel CCR regels die niet klopt.
Wytske Postma wil echt veel doen voor de binnenvaart, is super enthousiast en spreekt met kennis van zaken. Ze wordt bedankt voor haar verhaal en komst.

Advocaten
Sunniva begint met de CCR eisen en vertelt dat we vaak hier iemand van de EOC hebben en die komt vaak nieuwe dingen vertellen, maar helaas konden ze niet komen. Maar we mochten wel een boodschap doorgeven. Er gaat altijd heel veel fout, maar nu was er toch iets goed gegaan met de geluidseisen. Door onze hoop herrie is er toch wat aangepast en we kregen van de directeur te horen dat de geluidseisen zodanig waren, dat nu alle schepen die ze keuren er door heen komen. Hij zegt "dat komt door jullie", maar niet alleen door ons, ook een expert heeft een mooi lijstje gemaakt waarbij al die berekeningen staan en ook doordat de Minister heeft gezegd "deze schippers hebben heel erg hun best gedaan om er aan te voldoen".

De ASV heeft een hele goede samenwerking met de huisadvocaten Kirsten Boele en Patrick Slob van Wybenga Advocaten, die ons met veel dingen bij staan.
We hebben een brandbrief geschreven naar de Minister over model shift. Dat heeft weer geleid tot een aantal gesprekken.
We hebben samen met PTC een brief geschreven voor vrijstelling van de geluidseisen voor schepen, die door de plaats van de stuurhut hier niet aan kunnen voldoen.
En het laatste was van een klein sleepbootje, de Eemsteyn, die in de problemen kwam, omdat zijn stuurhut boven de motor staat en de boot daardoor afgekeurd werd, omdat hij een te hoge meting had (meer dan 75 decibel). Dus in het huidige Nederland heb je dan dikke pech volgens ILT en Ministerie. Daar zijn ze mee aan de slag gegaan en wilden ze de weg inslaan naar een vrijstelling. Immers, zijn de draai uren minimaal en wordt daar geen rekening mee gehouden, al zal het voor andere schepen geen oplossing zijn om binnenlands te blijven varen.
Ook is gekeken om in het buitenland dit certificaat aan te vragen, maar wonderlijk kwam ineens een nieuwe meting en een positief bericht en het certificaat volgde vlak hierna. De volgende stap gaan Kirsten en Patrick nu bedenken. Misschien eens kijken hoe ze het in België, Frankrijk en Duitsland doen. Ze geven ook aan dat je nooit enkel vol aan draait en dan heb je nooit een eerlijke meting. Ook wordt er geen rekening gehouden met vol continuvaart of niet of wel of geen personeel.
Kirsten Boele had nog een vraag over de fosfine; de tijdelijke regeling in Amsterdam gebeurt niet, maar nu vroeg ze zich af of het ook in Rotterdam niet gebeurt? Vanuit de zaal werd dat bevestigd met nee.

Het was een intensieve vergadering waarin goed gediscussieerd is en we de gasten bedanken voor hun aanwezigheid.

Om 17:15 uur sluit de vergadering.

Nautisch-Technisch

3 cm te breed

Al op 26 oktober 2015 voer een klasse II-koppelverband van Veghel naar de Beatrixhaven in Eindhoven. Het ms Eros is speciaal verlengd tot koppelverband Eros/Eros II van 110 meter lang.

Het was de eerste keer dat in de sluizen 4, 5 en 6 – opgeknapt en verruimd tussen 2004 en 2010 – een schip werd geschut dat precies paste. En de kranten schreven er lovend over. Want hoe groter, hoe beter, lijkt het credo. Dat geldt in dit geval ook op de kanalen in Zuid-Oost Brabant.

Aan boord waren deskundigen van Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant om te zien welke verbeteringen wellicht nog nodig zijn in de vaarweg, want kennelijk wil men een opwaardering tot klasse III.

De adviseur Scheepvaart bij Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, District Midden omschreef het destijds als: 'inspelen op waar behoefte aan was.'

Ook zei hij destijds: 'Maar als je als scheepvaart niet aangeeft wat je wilt, dan gebeurt er helemaal niets. We luisteren naar de wensen van de binnenvaart, maar reken er niet op dat het de volgende week is geregeld. Je spreekt al snel van termijnen van vijf jaar.'

Dat termijn van 5 jaar is al ruimschoots om en schipper Martin van der Heide van m/s Rosalinde heeft tot nu toe nog steeds geen toestemming om met zijn veel kleinere schip op dit traject te mogen varen. Zijn schip heet dan opeens 3 cm te breed te zijn.

En dat is gek.
Schipper van der Heide legt uit:

"Vrachtschepen in de binnenvaart zijn wat betreft hun lengte, breedte en maximale diepgang afgestemd op de afmetingen van sluizen en bruggen. Daardoor zijn standaardafmetingen ontstaan.

Eén zo'n standaardmaat is 55m lang en 7,20 breed. Bij de bouw van deze maatschepen ging het vooral wat de breedte betreft niet altijd goed. Als het schip afgebouwd te water lag, kwam de scheepsmeter en constateerde dan een grootste breedte van 7,24m tot wel 7,28m (Schepen van 7,30m of breder zijn bewust zo gebouwd).

Nu komt het;
Terwijl veel vaarwegen in Nederland en België zijn opgewaardeerd naar een hogere klasse, blijven Rijkswaterstaat en Provinciale overheden halsstarrig vasthouden aan de maximaal toegestane scheepsbreedte van 7,25m op de Brabantse kanalen. Bestemmingen als Weert, Helmond, Eindhoven en Lieshout zijn daardoor onbereikbaar voor die schepen die nét iets breder zijn.

Daar waar de feitelijk te grote schepen, wat betreft het karakter van de vaarweg (Leie, Sambre, Merwedekanaal enz) de oevers kapot varen door de te grote waterverplaatsing (en snelheid), begrijpt iedereen dat een klein schip wat alleen een paar centimeter te breed is t.o.v. de toegestane breedte, niet dezelfde problemen kan veroorzaken.

Daarom het verzoek om de toegestane breedte te verruimen naar 7,28m.

De afmetingen van de kunstwerken laten het toe. Nu de overheden nog.

Temeer omdat er voldoende ladingstromen naar genoemde bestemmingen zijn, er geen nieuwe schepen in deze maat worden gebouwd en het voor verladers soms moeilijk is om een schip te vinden.

Ik ben met de Rosalinde 7,28 m breed. Bovengenoemde bestemmingen worden me regelmatig aangeboden. Samen met bevrachter De Graaf & Meeusen hebben we geprobeerd vergunning te krijgen om met 7,28m breedte naar Helmond te varen. Er werd vastgehouden aan max. 7,25m. Ik wil best bij wijze van proef een keer zo'n reis doen of een proefproces uitlokken."

Beter Benutten
En dat is toch vreemd: tenslotte hebben we het programma Beter Benutten waarbij de vaarwegen optimaal benut zouden moeten worden. Soms zelfs zo dat de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) de mening is toegedaan dat wat moet, eigenlijk niet kan: te grote schepen op vaarwegen zoals het Merwedekanaal, die daar niet op berekend zijn bijvoorbeeld.

Maar tegelijkertijd zien we dat bij kanalen waar o.i. best iets soepeler gehandhaafd zou kunnen worden, men voet bij stuk houdt, terwijl we weten dat de maat schepen zoals de Rosalinde steeds zeldzamer wordt en belangrijk zijn voor het vervoer over water.

Destijds werd gerefereerd aan Koning Willem die tevreden zou kunnen zijn over zijn visie op vaarwegen uit 1826, omdat dit kanaal zelfs in de 21ste eeuw nog een functie heeft, maar Beter Benutten kan wat de ASV betreft nog steeds.

De ASV heeft hierover contact gezocht met Rijkswaterstaat en bij de provincie Noord-Brabant in de hoop dat we deze vaarweg toch weer een beetje beter kunnen benutten. We hopen op een positieve reactie.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV (Algemeene Schippers Vereeniging)
0611887791

Klacht Rijkswaterstaat

Zoals verstuurd naar Rijkswaterstaat:

Bij deze wil ik een klacht indienen tegen het wanbeleid van Rijkswaterstaat.

Wij als beroepsvaart worden veel te vaak opgehouden door een variëteit aan storingen en onnodige stremmingen.

Het gaat hier om het traject van Panheel via Weert naar de Belgische grens. Dit betreft drie sluizen en twee bruggen, waar wij wekelijks vele uren vertraging oplopen.

Hierbij enkele voorbeelden om het wanbeleid aan te tonen.

- Gisteren (9 juni) werd ik een half uur opgehouden bij sluis 15 in de Zuid-Willemsvaart, omdat er eerst gespuid moest worden.

‘s Middags op de terugweg krijg ik bij de sluis te Panheel te horen dat er alleen met de oude sluis met gebruik van spaarbekkens geschut wordt (wat veel meer tijd kost), omdat er gebrek aan water is (zie tevens mijn eerdere klachten betreffend het spuibeleid).

Ons oponthoud c.a. 1 uur en voor een collega die de tweede schutting had twee uur met daarop de stremming van sluis 15, welke al sinds gisteravond duurt.

- Vorige week lagen wij ook gestremd voor een storing van sluis 15.

Nadat er een monteur de storing had verholpen, ging men eerst spuien, waardoor wij extra werden opgehouden met als gevolg dat wij voor de spitsstremming van de bruggen te Weert opnieuw werden opgehouden.

Tien minuten voor de spitsstremming werden wij al tegengehouden, omdat men blijkbaar geen schepen tussen de twee bruggen wil laten wachten, terwijl wij, wanneer de bruggen op tijd geopend worden, er gemiddeld zeven minuten over doen om beide bruggen te passeren.

Vertraging: anderhalf uur voor de storing, een uur voor het spuien en ruim een half uur voor de spitsstremming. Totaal ruim 3 uur oponthoud.

Als er door Rijkswaterstaat meer werd meegedacht, had men ons eerder opgeschut, zodat wij niet in de spitsstremming zouden vallen. Dat had ons enorm veel oponthoud gescheeld.

- Eind vorig jaar/ begin dit jaar is de nieuwe sluis te Panheel opgeknapt en onderhouden.

Sindsdien wordt die sluis zo goed als nooit gebruikt voor het schutten van schepen en moeten wij met regelmaat wachten op een tweede schutting met de oude sluis. Dit terwijl wij dagelijks gestremd liggen voor storingen aan sluis 15 in de Zuid-Willemsvaart.

Die sluis ligt vaker in storing dan dat er wel mee geschut kan worden (Ook hier: zie de klachten van mij en van andere schippers).

RWS heeft dus veel geld en energie gestoken in het opknappen van een sluis, die nooit gebruikt wordt i.p.v. het aanpakken van de problemen rond sluis 15 die (zoals eerder aangegeven) vaker in storing is dan functioneert.

Dit is ook aantoonbaar verkeerde prioriteiten stellen, oftewel wanbeleid.

Ook nu op dit moment, terwijl ik deze klacht mail, liggen wij weer gestremd voor een storing aan sluis 15, welke al vanaf gisteravond c.a. 22:00 uur is ingetreden (het is nu 7:30 uur).

Ik vind het ongelofelijk en bijna surrealistisch dat de Nederlandse overheid en met name Rijkswaterstaat het zover heeft laten komen, dat hardwerkende ondernemers zo zwaar gehinderd worden in de uitvoering van hun beroep.

En helemaal dat deze ondernemers (schippers) tegelijkertijd zo zwaar en streng gecontroleerd worden op vaartijden en het voldoen aan technische regelgeving, terwijl de infrastructuur van Rijkswaterstaat technisch zwaar tekortschiet.

Ik kan uit recente ervaring slechts spreken van dit traject, maar het is algemeen bekend dat deze problemen van achterstallig onderhoud aan infrastructuur door heel het land voorkomen.

Hoogachtend,

M.C. Michielse

MITRANS
MS NANO

Bedankt schippers

“Binnenwateren lijken iets veiliger” kopt de Scheepvaartkrant (https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/binnenwateren-lijken-iets-veiliger). Je zou ook kunnen zeggen NOG veiliger. Want dit is een zich voortzettende trend: ontzettend weinig heel zware ongevallen in de binnenvaart is al jaren een feit. Met 9 doden als maximum in de afgelopen jaren en 3 doden in 2020 mag de binnenvaart best tevreden zijn, al kan het natuurlijk altijd nog beter.

Tenslotte is het aantal zeer ernstige ongevallen verwaarloosbaar als we het vergelijken met de ongevallen door (goederen) vervoer over de weg.

Tijd om de zo geplaagde binnenvaartsector eens een pluim te geven, zou je denken. Want ondanks dat het allemaal met steeds grotere schepen moet (voor lagere tarieven), op vaarwegen die daar niet op aangepast zijn, ondanks het feit dat men door personeelsgebrek moet roeien met de riemen die men heeft, ondanks de enorme stress door een onzekere toekomst en corona-gerelateerde zaken, ondanks zelfsluitende bruggen als schepen er nog onder varen, verkeerd aangegeven brughoogtes op de officiële sites en ontbrekende peilschalen, ondanks de nog steeds te weinig tot kalmte te manen zeevaart op de Westerschelde, ondanks het feit dat tal van recreanten in coronatijd opeens op een bootje gingen varen zonder de nodige kennis die daarbij hoort en sportvissers het lot tarten door op levensgevaarlijke plekken te blijven liggen.

Ondanks dat alles, en nog veel meer van dit soort omstandigheden, blijft de binnenvaart een bijzonder veilige bedrijfstak. Complimenten zou ik zeggen.

Je zou denken: een sector die zo goed presteert, moet die sector nu juist de zo ontzettend gecontroleerde, vervolgde en beboete sector zijn?

Helaas lijkt Minister van Nieuwenhuizen, als we de Scheepvaartkrant mogen geloven, te denken dat deze veiligheid louter ontstaat door verkeersposten (die al 20 jaar bestaan) en natuurlijk vooral door handhaving en toezicht en de befaamde “risicogestuurde aanpak”.

En zo zou het nog wel eens kunnen zijn dat dit goede gedrag van de binnenvaartsector wederom zal uitmonden in nóg meer controles, toezicht, handhaving en nóg hogere bestuurlijke boetes (daar is men alweer mee begonnen) waar de schipper zich niet tegen kan verweren; want volgens de Minister werpt dit beleid vruchten af.

Want waar de binnenvaart wordt geconfronteerd met een enorme controledruk (meerdere malen per jaar waar de vrachtwagenchauffeur slechts 1 maal in de 100 jaar een controle mag verwachten), bovendien gecontroleerd wordt op veel meer zaken dan de concurrenten vervoer over de weg en het spoor, kunnen die concurrenten ook nog eens via een matiging vooraf veel lagere boetes verwachten. Je zou je bijna Calimero voelen “het is niet eerlijk”!

Maar we mogen niet mopperen, want dankzij al die boa’s die niet ingrijpen als er iemand over de Waal zwemt, maar wel als wij met 30 graden en een stilliggend schip geen reddingesvest dragen (voor ons eigen bestwil!), alleen maar dankzij die overheid varen wij allemaal zo veilig…..toch?

Wat een gemiste kans van Minister van Nieuwenhuizen: Een kans om de sector zelf eens wat krediet te geven. Al die schippers die zo veilig varen, doen dat echt niet alleen vanwege risicogestuurd handhaven.

Ik ben trots op onze bedrijfstak die, ondanks het feit dat het ons zo vaak zo moeilijk gemaakt wordt, een betrouwbare veilige vervoersvorm garandeert.

Bedankt schippers!
Sunniva Fluitsma

Geen deelname ASV aan adviesgroep Rijn

De ASV heeft op 26 juni jl. een brief geschreven om deelname aan de adviesgroep Rijn te bewerkstelligen.

Helaas blijkt de adviesgroep van mening dat met de betrokkenheid van BLN de binnenvaart vertegenwoordigd is.

Dit was de betreffende brief:

Na overleg met de heren Veuger en Wijkstra benader ik u hierbij namens de Algemeene Schippers Vereeniging aangaande herziening van het besluit tot uitsluiting van deelname door de ASV aan de adviesgroep Rijn.

Wij trachten als ASV onze ervaring en kennis ten dienste te stellen van het algemeen belang en uiteraard ook aan onze bedrijfstak. Wij hebben in de loop der tijd veel ervaring opgedaan, ook vanuit de periode dat wij ons nog lieten vertegenwoordigen door de KSV Schuttevaer. Onze senior-adviseur had in de periode 1992 – 1994 zitting in de adviesgroep Waal die in 1994 het advies uitbracht om de Waal geschikt te maken voor grotere éénheden (6-baksduwvaart).

Wij hebben ons in het voorjaar van 2020 ook direct aangemeld voor het IRM Integraal Rivier Management en de eerste bijeenkomst in Fort Lent bijgewoond. Toen Corona inviel, kwam er geen vervolgbijeenkomst maar er werd, wij noemen het, een kopgroep gevormd waar wij niets van wisten en dus ook niet voor uitgenodigd zijn. Wel hebben wij toen een zienswijze ingebracht die ook formeel is geregistreerd, maar formeel hebben we daar niks van terug gezien alleen het nr. waaronder het is opgenomen. Op ons verzoek om ook deel te mogen nemen aan die kopgroep waar het voorgestelde beleid wordt voor-besproken is nooit gereageerd. Wel hebben wij uitvoerig deelgenomen aan de inspraaksessies in november en december over de Maas en het Rijnstroomgebied. Ook hebben we daar nog schriftelijk gereageerd via de website van IRM, maar dat kun je haast niet terugvinden. Toen wij dit voorjaar hoorden dat er ook een Adviesgroep Rijn is geformeerd, hebben wij getracht daar ook onze stem te kunnen laten horen, maar helaas heeft de commissie op 16 juni ’21 besloten dat wij daar geen vertegenwoordiging in krijgen.
Het argument is dat de binnenvaart al ver-

tegenwoordigd is door BLN-Schuttevaer en een tweede vertegenwoordiging niet past binnen het beleid van deze Adviesgroep. Wij zijn hierover telefonisch op de hoogte gebracht door de voorzitter van de Adviesgroep. Wij betreuren dit besluit mede omdat de ASV een afwijkend standpunt heeft over de waterverdeling van het Rijnwater en de toestand van de Waal en de IJssel.

Wij willen benadrukken dat wij genoodzaakt zijn geweest ons destijds gegeven mandaat te ontnemen, omdat BLN-Schuttevaer inmiddels een ledengroep vertegenwoordigt met strijdige belangen en wij onze belangen en opvattingen daarin niet of onvoldoende vertegenwoordigd zien. Het is dan ook onmogelijk dat BLN-Schuttevaer namens de ASV het woord zou voeren waar de ASV de enige organisatie is die specifiek de belangen van de particuliere binnenvaart vertegenwoordigt.

Het gehele verloop van deze zaak verontrust ons zeer en wij verzoeken u alsnog de ASV uit te nodigen om deel te nemen aan deze overleggen.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en hopen en verwachten een antwoord op korte termijn hierover te ontvangen.

Reactie voorzitter over Geen deelname ASV aan adviesgroep Rijn

Onderstaand antwoord hebben wij ontvangen:

U heeft namens de ASV een reactie gestuurd.
De hoofdvraag is om het eerder bekendgemaakte standpunt over de niet-deelname aan de adviesgroep Rijn te herzien. Die vraag kan ik als voorzitter van de adviesgroep beantwoorden en dat zal ik hierna ook doen.

Voordat ik daarop inga, concludeer ik dat u in uw reactie een aantal onderwerpen daarbij betrekt waarover de adviesgroep Rijn geen standpunt heeft cq. kan innemen, omdat onze rol zich beperkt - zoals de naam al aangeeft - op het gevraagd en ongevraagd adviseren over onderwerpen die in een later stadium in het bestuurlijk platform aan de orde komen.

In die rol van adviseurs hebben wij het verzoek van de ASV dan ook beoordeeld en zijn in onze vergadering van 16 juni jl. tot de conclusie gekomen dat onze samenstelling geen uitbreiding behoeft op het gebied van de scheepvaart. Als voorbeeld heb ik genoemd de vertegenwoordiging van een “aanpalende” sector: de landbouw.

Ook daar houden wij het als adviesgroep, evenals alle andere sectoren, bij 1 vertegenwoordiging.

Ik ga er vanuit u hiermee ons standpunt duidelijk te hebben gemaakt. De adviesgroep is dus autonoom in de bepaling van de grootte en samenstelling.

Dan de andere door u genoemde punten tijdens het lopende proces van integraal riviermanagement(IRM). Omdat ik vanuit mijn positie hierop niet kan reageren, heb ik contact gehad met de vertegenwoordiging van de stuurgroep IRM en afgesproken dat u separaat over uw reacties in het tot nu toe doorlopen proces zult ontvangen.

Deze reactie ontvangt u in een later stadium.

Vriendelijke groet,

Voorzitter adviesgroep Rijn.

Stremming westkolk sluis Weurt

Stremming westkolk sluis Weurt 23 augustus tot en met 7 september

Rijkswaterstaat voert groot onderhoud uit aan de westkolk van sluis Weurt en verplaatst de deur uit het kanaalhoofd naar het middenhoofd. Vanwege deze werkzaamheden is de westkolk van maandag 23 augustus 07.00 uur tot en met dinsdag 7 september 20.00 uur volledig gestremd.

De oostkolk is tijdens de stremming beschikbaar voor de scheepvaart.

Op dit moment is de deur uit het middenhoofd elders in renovatie. Rijkswaterstaat verplaatst tijdens de stremming de deur uit het kanaalhoofd naar het middenhoofd. Arjan Thielking, omgevingsmanager, legt uit: ‘We doen dit om schutlengte van de westkolk gedurende de gehele renovatie van de westkolk zo groot mogelijk te houden. In 2022 gaan we namelijk als laatst de kanaaldeur renoveren. Door de kanaaldeur nu naar het middenhoofd te plaatsen, kan eind september de gerenoveerde middendeur naar het kanaalhoofd. Als we volgend jaar de voormalige kanaaldeur uit het middenhoofd halen voor renovatie, heeft dat geen impact op de schutlengte van de kolk. De volledige kolk van 250 meter blijft op deze manier beschikbaar. Alleen tussen 7 september en 27 september 2021 hoeven we met een deelkolk van 140 meter te schutten.’

Geplande werkzaamheden
De werkzaamheden zijn onderdeel van groot onderhoud aan het gehele sluiscomplex Weurt, dat de komende jaren plaatsvindt. In verband met de deurrenovatie is na een aantal weken nogmaals een volledige stremming van de westkolk nodig: van 27 september tot en met 7 oktober. Dan plaatst Rijkswaterstaat de gerenoveerde deur die oorspronkelijk in het middenhoofd zat terug in het kanaalhoofd. Daarna is de volledige kolklengte weer beschikbaar.

Sluiscomplex Weurt
Sluis Weurt is de verbinding tussen het Maas-Waalkanaal en de Waal. Het complex bestaat uit 2 schutsluizen: een oostkolk (aangelegd tussen 1923 en 1928) en een westkolk (1975). Jaarlijks passeren circa 29.000 binnenvaartschepen het sluiscomplex Weurt.

CDNI akkoord

Soppen verboden

We weten dat het milieu ontzien moet worden van verkeerde stoffen, dus dat betekent dat je als schipper daar ook rekening mee moet houden.

Maar de vraag is: waarom zou je je schip niet mogen boenen met (biologisch) sop, terwijl de schipper tegelijkertijd wel verantwoordelijk is voor het veilig kunnen betreden van een schip (wat dus niet spekglad mag zijn, bijvoorbeeld)? Hoe verhoudt zich dit tot elkaar?

Een ASV lid heeft het volgende aan de hand gehad wat betreft het soppen van een schip:

Een paar belangrijke zaken omtrent dit voorval:

- Er is niet schoongemaakt naar aanleiding van een product spil
- Er is alleen schoongemaakt om schoon schip te maken
- Men gebruikt biologisch afbreekbaar sop (waarvan wij graag zouden willen weten of dat wel is toegestaan)

RWS heeft deze mail gestuurd naar aanleiding van het boenen van het dek.

***Onderwerp**: Spil waswater met schoonmaakmiddel. overtreding*

Geachte heer
Wij hebben elkaar zojuist gesproken over de telefoon in verband met het wassen van het schip.

Rijkswaterstaat wil graag in contact komen met de schipper die die dag aan boord was.

Wij willen de gezagvoerder even horen over de handelingen van de schoonmaakactie.

Regelgeving staat niet toe dat dit met toegevoegde schoonmaakmiddelen mag plaatsvinden.

Daar krijgt u nog een schrijven over.

Wettelijk kader

De waterwet is geeft in artikel 6.2, lid 1 aan dat het verboden is om stoffen te brengen in een oppervlaktewaterlichaam.

Het scheepsafvalstoffenbesluit is specifieker en gericht op de door mijn toezichthouder gerichte werkzaamheden.

In artikel 4 van het scheepsafvalstoffenbesluit staat het volgende: Het is verboden scheepsafvalstoffen dan wel delen van de lading vanaf een schip in een oppervlaktewaterlichaam te brengen, behoudens voor zover elders in dit besluit anders is bepaald.

In artikel 62 staat: In afwijking van het verbod van artikel 4 kan voorts in een oppervlaktewaterlichaam worden gebracht:
b. waswater dat afkomstig is van een bezemschone gangboord of van een andere licht verontreinigde oppervlakte van het schip

In de definities (artikel 1, lid 3, onder p en r) van wassen en waswater wordt het volgende aangegeven:

p. wassen: het verwijderen van ladingrestanten met behulp van stoom of water;

r. waswater: afvalwater dat afkomstig is van het wassen van een laadruim dan wel een ladingtank of het leidingsysteem, dan wel een gangboord of andere licht vervuilde oppervlakte van een schip;

Het wassen met een reinigingsmiddel (zeep of loog) is daarmee niet toegestaan.

Inspecteur / Buitengewoonopsporingsambtenaar
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijkswaterstaat West Nederland Noord
Afdeling Handhaving

Zwerfafval Oostsluis Terneuzen

Onderstaand bericht bereikte de ASV:
Recent hebben we te maken met afval dat op de Oostsluis in Terneuzen niet in de (betaal)containers binnen de hekken, maar ernaast of zelfs elders op het terrein gedumpt wordt. Dit kan allerlei redenen hebben; buitenlandse schippers hebben waarschijnlijk geen pasje, men weet niet hoe het werkt, men wil niet betalen, men vergeet het pasje aan boord en wil niet teruglopen met de vuilniszak(ken), etc. We zetten er vanuit Rijkswaterstaat nu een aantal acties op om te zorgen dat dit in de toekomst niet meer (of minder) voorkomt, zoals handhaving.

Dit kwam van de Adviseur omgeving van **Rijkswaterstaat Zee en Delta, Omgevingsteam hoofdvaarwegennet.**

Men vraagt ons wat onze kennis en beeld is bij het gebruik van de betaalcontainers door binnenvaartschippers. Men weet niet of er veel gebruik gemaakt wordt van de pasjes voor de betaalcontainers. En vervolgens vraagt men ons -In het kader van 'alle beetjes helpen'- of wij bij onze achterban aandacht kunnen vragen voor het storten van afval ín de containers op onze sluizen (of anders aan boord te houden)? Overigens: men zegt dus absoluut niet dat onze achterban hier verantwoordelijk voor is, maar zoals met al het zwerfafval is het altijd lastig om aan te pakken, dus men probeert graag alles om de situatie te verbeteren.

Bovenstaand bericht heeft de ASV op Facebook geplaatst en binnen 1 uur waren er al heel wat reacties hierover op Facebook.
https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging
De ASV heeft aan Rijkswaterstaat geantwoord dat de meeste schippers inderdaad geen betaalpasje voor het huisvuil bezitten en dat dat heel veel redenen heeft. Daarom hebben wij voor de volledigheid maar weer eens de link opgestuurd van ons "hoofdpijndossier" https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-huisvuil/

De ASV schreef:
Ik heb u de site doorgestuurd, waarop u hebt kunnen lezen hoe deze manier van werken tot stand gekomen is. Dat het in strijd is met het CDNI-akkoord. U heeft kunnen lezen wat wij allemaal gedaan hebben om te waarschuwen voor dit soort toestanden. U heeft kunnen lezen dat er een petitie aangeboden is aan de Kamer met meer dan 1.100 handtekeningen. En u heeft kunnen zien dat er moties aangenomen zijn, die vragen om herziening. Heel wat keren hebben wij en anderen ons schip, ons bedrijf, stil moeten leggen om weer in overleg te gaan. Met RWS, met REBEL (die als opdracht had om alsnog voor een regeling te zorgen die op draagvlak kon rekenen) maar de rode draad bij alles is: RWS is een weg in geslagen en die keert NOOIT meer op haar schreden terug. En dan komt u bij ons om te melden wat wij voorspeld hebben en om aan ons te vragen uw probleem op te lossen?

U heeft ons met een enorm probleem opgezadeld en we hebben nu nooit eens de vraag gekregen: hoe is het nu voor jullie, nu jullie zo slecht je huisvuil kwijt kunnen?

Uw toon is netjes en vriendelijk, maar tegelijkertijd walst u over de inbreng van de schippers heen. U kunt namelijk op facebook heel goed zien hoe de schippers het beleven, maar daar heeft kennelijk niemand een boodschap aan.

RWS creëert zelf een probleem en wil niet naar ons luisteren. Dan is er eigenlijk geen sprake van communicatie toch?

Antwoord van Rijkswaterstaat op reactie ASV betreffende huisvuilsoap

In een reactie aan de ASV dankt Rijkswaterstaat ons voor onze reactie en het onder de aandacht brengen van de bijplaatsingen bij de afvalbak op de Oostsluis Terneuzen onder onze achterban.

Men blijkt ook het bericht op Facebook te hebben gezien.

RWS kwam zelfs tot de conclusie dat het bericht de nodige reacties teweegbrengt, maar doet dit af met "Dat is natuurlijk een bekende gang van zaken op Facebook. De plek waar alle meningen ruimte mogen krijgen en waar wij vanuit Rijkswaterstaat ook altijd graag meelezen om te zien wat er leeft. "

Inhoudelijk wordt er echter niet ingegaan op de talloze voorstellen en opmerkingen want *"Hoewel Rijkswaterstaat uiteraard openstaat voor tips en suggesties, zal het afvalsysteem zoals we dat nu al een tijd kennen op zichzelf niet veranderen. Wel streven wij ernaar om binnen de huidige randvoorwaarden van het systeem zaken verder te optimaliseren, te denken valt aan het verminderen van storingen en verbeteren van het beheer. Een van de aandachtspunten in dit kader is het verder uniformeren van het systeem; dit onderwerp staat dan ook op de internationale agenda."*

Daaruit zou je kunnen opmaken dat Nederland graag wil dat ook andere landen zo'n systeem gaan hanteren.

Over het volgende heeft de ASV gevraagd wat ermee bedoeld wordt, wanneer RWS schrijft:

"Daarnaast heb ik van mijn collega's begrepen dat er dit voorjaar een pilot in Vluchthaven IJzendoorn uitgevoerd is. Door extra communicatie naar de gebruikers is het daar gelukt het aantal bijplaatsingen te verminderen. We gaan bekijken of we de uitkomsten van deze pilot breder in kunnen zetten."

Daarop hebben wij nog geen antwoord mogen ontvangen.

En dus zonder de schipper tegemoet te komen blijft Rijkswaterstaat doorgaan op dezelfde weg en eindigt het bericht aan de ASV met de volgende woorden:

"We zouden het erg op prijs stellen als u bij uw achterban blijvend aandacht kunt vragen over het netjes houden van de sluiscomplexen. Overigens zien wij ook dat veel schippers dat zeker al doen en dat waarderen we natuurlijk!"

FAME

Terms of Reverence

Vervolgonderzoek veiligheidrisico's biobrandstoffen gebruik in binnenvaart

Zoals aangeleverd bij de ASV door het Ministerie I&W

In de Green Deal van 25 juni 2019 is de afspraak neergelegd om brandstofleveringen aan de binnenvaart te brengen onder de systematiek van de Richtlijn hernieuwbare energie. Verschillende partijen hebben hierin een actieve rol om acties uit te voeren.

Eén van de opties om broeikasgasemissies te reduceren is het breed toepassen van biodiesel in blends. Dit wordt nu al toegepast voor wegtransport in het kader van de Renewable Energy Directive (RED) om te voldoen aan de jaarverplichting om hernieuwbare energie toe te passen in de transportsector. De binnenvaart heeft al mondjesmaat ervaring opgedaan met de toepassing van biobrandstoffen. Enerzijds door de inzet van EN590 B7 en anderzijds door de inzet van synthetische biodiesel HVO en ChangeTL door een beperkt aantal scheepseigenaren.

Relatief goedkopere biobrandstof, zoals Fatty Acid Methyl Ester (FAME), heeft vaak een grotere technische implicatie dan de duurdere synthetische variant HVO, terwijl dezelfde grondstoffen gebruikt kunnen worden voor de productie. Maar vanwege de lagere prijs door minder complexe productieprocessen in vergelijking met HVO wordt FAME vooral ingezet voor de transportsector.

Er is een jaarverplichting in voorbereiding per 1 januari 2022 voor brandstofleveringen aan de binnenvaart op grond van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Onderzoek naar de risico's van de toepassing van biobrandstoffen is echter ook los van de invoering van deze jaarverplichting noodzakelijk. Ook vandaag de dag worden immers al biobrandstoffen bijgemengd.

Ter voorbereiding op de invoering van de jaarverplichting heeft TNO met EICB een rapport opgesteld "Impact assessment biobrandstoffen voor de binnenvaart" (TNO 2020 R11455) en afgerond op 2 november 2020. Dit onderzoek ging uit van de situatie waarbij er "goede kwaliteit" biofuels worden geleverd en toegepast. Het rapport onderkende dat het gebruik van FAME technische risico's met zich meebrengt, maar achtte deze beheersbaar. Echter de kwaliteit van FAME lijkt op basis van meldingen bij het ingestelde meldpunt voor de binnenvaart, in de praktijk tot technische implicaties te leiden aan boord van schepen. Dit is onderwerp van nader onderzoek.

Op 20 mei 2021 vond in de Tweede Kamer het debat plaats over de Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 (RED II) ter uitvoering van het Klimaatakkoord. Tijdens het debat spraken enkele Kamerfracties hun zorgen uit over de technische implicaties van het bijmengen van biobrandstoffen in de binnenvaart. De volgende motie van de leden Bisschop en Alkaya werd ingediend en aangenomen:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de binnenvaart mee te nemen onder de bijmengverplichting voor biobrandstoffen;

overwegende dat bijmenging van biodiesel risico's met zich mee kan brengen voor scheepsmotoren en dat nog geen gericht onderzoek heeft plaatsgevonden;

overwegende dat volgens het kabinetsplan de binnenvaart in één keer geconfronteerd wordt met het reguliere, hoge bijmengpercentage en bijbehorende prijsrisico's;

verzoekt de regering op korte termijn onderzoek uit te laten voeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart;

verzoekt de regering, in overleg met sectororganisaties te bezien hoe de invoering van de bijmengverplichting in de binnenvaart op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van het voorgenomen ontwerpbesluit voor herziening van het Besluit energie vervoer te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

Dit onderzoek moet dus ingaan op de vragen die in die moties gesteld worden:

- **verzoekt de regering op korte termijn onderzoek uit te laten voeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart;**

Wat betreft de risico's voor scheepsmotoren is er een reeks van meldingen geweest bij het meldpunt-binnenvaart (totaal 26). Daarbij is gemeld dat uitval heeft plaatsgevonden van motoren, waarbij verstopping door vervuilde filters als gevolg van inzet van FAME als oorzaak wordt verondersteld door IVR/CBRB/BLN/NOVE. Gesteld wordt door deze partijen dat er **daarbij geen sprake is geweest van een merkbaar terugloop van vermogen, maar dat de motor onverwachts is uitgevallen.** Dit wijkt af van de conclusie uit het TNO onderzoek van 2020 dat *'onveilige situaties, zoals plotseling stilvallen van de motor, onwaarschijnlijk zijn'.*

In tegenstelling tot inzet van B7 met FAME bij andere sectoren en modaliteiten, leidt uitval van de motor in de binnenvaart po-

tentieel tot gevaarlijke situaties met een grote impact. Dit komt doordat de motoren gebruikt worden voor afremmen en manoeuvreren. Zonder aandrijving is een schip vrijwel stuurloos. Er is dus een risico dat een schip bij uitval van een motor onbestuurbaar raakt met een risico van aanvaringen en gevolgschade. Gezien het belang van een veilige scheepvaart, is het nodig om nader uit te zoeken wat er gedaan wordt en verder gedaan kan worden om de risico's van biobrandstof tot een minimum te beperken.

Deze behoefte is aangekaart in het Innovation Lab werkgroep "Alternatieve Energiebronnen" op 2 maart 2021. Vervolgens is besloten een specifieke subgroep te starten om dit nader te bespreken en tot een verdiepende analyse te komen. Dit heeft vorm gekregen middels drie rondetafelgesprekken tussen en met experts van onder andere: ViV, Koedood, IVR, ILT, Bureau Veritas, NEN, BLN, Ministerie IenW, TNO, en EICB. Vervolgens is in samenwerking tussen TNO, EICB en Ministerie IenW een concept ToR opgesteld en gedeeld met diverse partijen voor een ronde van feedback en verscherping.

De verdiepende verkenning heeft het beeld verder aangevuld en verscherpt. Dit heeft in de periode maart tot en met juni geleid tot de volgende indrukken. In het licht van de motie Bisschop/Alkaya dienen deze nader besproken en onderzocht te worden:

- FAME geproduceerd uit mindere kwaliteit feedstock of met een beperkt productieproces (geen laatste destillatiestap) lijkt de oorzaak te zijn van uitval van motoren. B7 is voornamelijk de grote boosdoener dat o.a. glycerol en verzadigde monoglyceride afzet in de brandstoffilters. B7 bestaat uit een samenstelling van diverse C-componenten waaruit misschien wel bepaalde problemen ontstaan, vooral bij de grotere moleculen (C16-C18). Water en bacteriën geven nu niet zozeer problemen.

- De verdenking ligt bij een bepaalde soort FAME. De dieselnorm EN590 staat maximaal 7% FAME toe die dient te voldoen aan de EN14214. Dat betekent echter dat 93% van de brandstofblend bestaat uit andere componenten. Deze 93% zal dus ook aandacht nodig hebben, om uit te sluiten dat andere componenten de veronderstelde problemen veroorzaken. Een gedegen chemische analyse bij van de stoffen die hebben geleid tot filterblokkade kan duidelijkheid geven.

- Feedstock voor FAME op basis van Used Cooking Oil (UCO) lijkt een veel groter risico te hebben op problemen dan feedstock op basis van raapzaadolie (dat laatste wordt in Duitsland veel toegepast om die reden). Mogelijk dat feedstock gerelateerde problemen ontstaan wanneer de laatste destillatiestap in de FAME-productie wordt overgeslagen. Onderwerp van nader onderzoek zou dus moeten zijn welke FAME werd toegepast in schepen die melding hebben gedaan. Hierbij gaat het niet om feedstockproblemen, maar om verstopte filters mogelijk als gevolg van afwijkende kwaliteit van de brandstofblend.

- Partijen feedstock en brandstof van wisselende kwaliteit worden zodanig vermengd dat ze (net) binnen de specificaties blijven. Hierbij spelen de kwaliteitseisen van UCO, FAME en EN590 een maatgevende rol . EN590 (diesel) laat een B7 toe als deze binnen de specificatie blijft. Op deze manier kunnen ook mindere kwaliteit feedstocks middels bijmengen nog worden gebruikt om aan de jaarverplichting te voldoen of om HBE tickets te creëren. De feedstocks komen overal vandaan en de composities hiervan zijn telkens anders. Er zijn veel verschillende samenstellingen qua vetten waardoor elke feedstock elke keer anders reageert. Indien er afwijkingen door inspectiebedrijven (zoals Bureau Veritas) vanuit de analyse worden geconstateerd, bijvoorbeeld een UCO die buiten de specificatie valt, dan wordt er vervolgens geblend totdat uiteindelijk aan de specificaties wordt voldaan.

- Gezien de diversiteit aan verschillende soorten en kwaliteiten van feedstocks en processen, is een objectieve analyse nodig waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten grondstoffen, de verschillende processtappen die toegepast worden en de effecten van grondstoffen en processtappen op de kwaliteit van het eindproduct.

- Op basis van kwalitatieve informatie lijken problemen met motoren vooral te ontstaan bij:

  0 Koudere temperaturen, vooral in de omschakeling van zomer naar winter, vooral wanneer geen dagtank meer aanwezig is. Het handhaven van de dagtank aan boord van schepen kan helpen om de temperatuur van de brandstof op peil te houden zodat problemen worden voorkomen.
  0 Beperkte doorstroming van de brandstof / lange statische situatie in tank (lange verblijftijd in tank).
  0 Te lang gebruik van zomerkwaliteit brandstof in herfst/winter dat minder goed bestand is tegen lagere temperaturen.
  0 Vermenging met additieven en andere samenstelling brandstof (gemengde bunkers aan boord).
  0 Inzet moderne motoren met elektronisch motormanagement en common rail diesel (mechanische motor lijkt minder gevoelig voor bijmenging). Bij gevoelige B7 vermindert de stabiliteit van gasolie (biocomponenten –> gaan langs injectoren bij hoge druk en hogere temperaturen).
  0 Ook oxidatie speelt mee bij vervuiling; een coating aan de binnenkant van de tank wordt gedaan om corrosie tegen te gaan.
  0 Papieren filters geven ook problemen (c.q. betere/andere filters kunnen problemen voorkomen).
  0 Onbewust gebruik van biobrandstoffen (men weet niet dat er biocomponenten in de brandstof zitten en neemt dus ook geen voorzorgsmaatregen)

.
Bovenstaande dient nader te worden onderzocht en gevalideerd.

- Het idee dat B7 van bepaalde kwaliteit mogelijk kan worden geëist door het betrekken van brandstofleveranciers en brancheorganisaties en afspraken lijkt lastig te zijn aangezien de blenders vaak bepalen wat er bijgemengd wordt. Ook kunnen bunkeraars zelf nog bijmengen. Wel is er op basis van steekproeven toezicht door Stichting VOS, middels het nemen van monsters die door Bureau Veritas worden geanalyseerd en gerapporteerd.

- Er lijkt een verschil te zijn in kwaliteit wanneer deze via tankwagen of bunkerstation wordt geleverd. Bij tankwagenlevering wordt sowieso geen certificaat afgegeven. De brandstof bij een bunkerstation wordt vaak door de douane gecontroleerd.

Wat is er al gaande om problemen in kwaliteit te voorkomen?

Specifiek voor binnenvaart:

- Conform "Besluit brandstoffen luchtverontreiniging" moet de leverancier de consument informeren over de risico's van FAME. Dit geldt ook voor binnenvaart.

- Een meldpunt is ingesteld op initiatief van BLN, CBRB, NOVE en IVR. IVR

is de uitvoerder.

- Vanaf 1 januari 2020 hanteert de Stichting Vignet Olie Scheepvaart een nieuwe, aangepaste specificatie, de VOS ULS 2020. Stichting VOS heeft daarin de IP 618 test ingevoerd om de filterdoorlatendheid te testen bij +3 graden. Dit is een onderdeel van de specificatie "VOS ULS 2020vs2" . Als B7 wordt gevonden bij de bunkerstations wordt er standaard een IP618-test uitgevoerd. Een rapportage van de analyse wordt aan de klant gezonden die op basis daarvan aanpassingen kan uitvoeren.

- Minister voerde gesprekken met stakeholders in week 20 en 21 van jaar 2021.

- Communicatie en voorlichting richting binnenvaart (o.a. Schuttevaer TV, media berichten) door onder andere IVR (Henk Arntz)

Algemeen:

- NEN voert het secretariaat van de Nederlandse Normcommissie Vloeibare en gasvormige brandstoffen, smeermiddelen en verwante producten. NEN heeft de nationale standaard voor brandstoffen in beheer en heeft hiervoor een commissie met partijen zoals DAF, MAERSK, Ministerie Defensie, NOVE, Bureau Veritas, SGS. In de winter van 2019 zijn er verschillende meldingen gemaakt van filterproblemen in motoren na gebruik van dieselbrandstof gemengd met biodiesel. Om problemen in de komende winter te voorkomen, zijn de nationale eisen verduidelijkt en aangescherpt. In oktober 2020 is de dieselbrandstofspecificatie voor de winterperiode aangescherpt. Het gaat om de nationale bijlagen in NEN-EN 590 en NEN-EN 14214. Het bleek dat vooral bij levering aan bedrijven of benzinepompen met weinig omzet de overgang te lang duurt. De aangescherpte eis aan de dieselbrandstof zorgt er voor dat vanaf november 2020 tot en met maart 2021 de diesel aan de pomp geschikt is voor gebruik bij lagere temperaturen. Daarnaast is er een tekstuele verbetering doorgevoerd voor het gebruik van FAME als mengcomponent in dieselbrandstof.

- NEN voert het secretariaat van de Europese standaardisatiecommissie (CEN/TC 19 'Gaseous and liquid fuels, lubricants and related products of petroleum, synthetic and biological origin).

Opvallend is dat er in het voorjaar van 2021 geen B7 meer is aangetroffen bij bunkeraars, maar dat alleen of hoofdzakelijk B0 afgezet wordt aan binnenvaart. Ook zijn er veel minder problemen gesignaleerd de laatste tijd. Echter, problemen zouden kunnen terugkeren in herfst/winter wanneer het kouder wordt.

2. Beoogd vervolgonderzoek

Gezien de motie ligt de focus op onderzoek naar oorzaken en het uitwerken van maatregelen in de keten om de brandstofkwaliteit te garanderen. Van belang hierbij is ook om te starten met analyse van de meldingen die zijn ontvangen bij IVR/CBRB/BLN en de bevindingen en opvolging te geven aan de gesprekken die de Minister heeft gevoerd met partijen.
De Tweede Kamer dient naar aanleiding van de motie Bisschop/Alkaya in september 2021 geïnformeerd te worden, voorafgaand aan de behandeling van het Besluit energie vervoer. Dit betekent dat veel voortgang geboekt moet worden in de zomerperiode en dat in augustus 2021 een rapportage nodig is.
De belangrijkste hoofdonderzoeksvragen zijn:

- zijn er één of meerdere oorzaken aan te wijzen voor de gemelde problemen? Bijvoorbeeld zijn de problemen te relateren aan bepaalde (wellicht regionale) brandstofketens of bepaalde scheepstypen (in leeftijd, motor- of brandstofsysteemconfiguratie of gebruiksprofiel)?

- Welke kwaliteitscontrole stappen kunnen geïntroduceerd worden of zijn reeds geïntroduceerd om kwaliteitsrisico's te verminderen?

Kern van het onderzoek moet zijn om vast te stellen welke bio- of minerale componenten in de brandstofblend hebben geleid tot de problemen. Een objectieve analyse is nodig waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten grondstoffen, de verschillende processtappen die toegepast worden en de effecten van grondstoffen en processtappen op de kwaliteit van het eindproduct. Van belang is om inzichtelijk te krijgen welke eigenschappen een belangrijke rol spelen in de kwaliteit van de brandstof in relatie tot motorstoringen. Vervolgens kan inzichtelijk gemaakt worden welke eisen aan deze eigenschappen gesteld kunnen worden. De vervolgvraag is welke eisen er nu reeds worden toegepast en welke opties er eventueel zijn om eisen te verscherpen. Daarbij is monitoring en handhaving ook van belang.

Voorzien wordt een klankbordgroep / begeleidingsgroep in te stellen met betreffende stakeholders. Tijdens het onderzoek worden interview voorzien met deze stakeholders en experts (zie ook lijst in de bijlage).

Op basis van antwoorden op deze vragen kan vervolgens worden bekeken en welke maatregelen effectief en efficiënt zijn om in te zetten om de invoering van de jaarverplichting in de binnenvaart op een zorgvuldige wijze vorm te geven. Te denken valt aan maatregelen zoals normen en standaarden via private afspraken of via wetgeving, het verscherpen van monitoring, handhaving en control, communicatie en voorlichting. Een afweging van kosten/baten en het benodigde tijdspad zal hierbij een rol spelen.

Gezien het korte tijdspad zal het in deze fase vooral gaan om deskresearch, workshops/ronde tafel gesprekken, gerichte interviews en informatie uit de meldingen (zoals analyse van de monsters). Data zou geanalyseerd kunnen worden en nader onderzoek naar de schepen die problemen hebben gehad (via meldpunt IVR,BLN, CBRB, NOVE). Het gaat dan om de inrichting bunkertanks, historie, operationele aspecten (opslagduur, gebruik verschillende tanks, ..), temperatuurmetingen.
Te denken valt aan een analyse en rapportage van reeds bestaande beschikbare B7 samples van BLN, NOVE, VOS, etc.
Indien haalbaar binnen tijd en budget zouden er brandstof samples genomen kunnen worden bij binnenvaart, mobiele werktuigen / landbouw en wegtransport met een analyse aspecten zoals op FAME type (ketenlengte), FBT-filter blocking test bij verschillende temperaturen , CFPP, contamination (particles), oxidatie eigenschappen, hygroscopische eigenschappen, microbial content, gehalte monoglyceriden, sterolglycosiden.

3. Specificatie onderzoeksvragen

- Wat is de samenstelling van de brandstofblends die aan de schepen wordt geleverd?

- Wat zijn de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart?
  - 0 Maak een duidelijk onderscheid tussen de verschillende brandstoffen. Benoem dit onderscheid en doe dit consequent zodat geen verwarring ontstaat gezien de specifieke eigenschappen. Benoem de eigenschappen zoals:De rol van verzadigde monoglyceriden en sterolglycosiden in biobrandstof, als toevoeging bij biobrandstoffen, bij het soms zeer vroegtijdig dichtslibben van brandstoffilters.
  - 0 vlokvorming
  - 0 oxidatiestabiliteit
  - 0 het ontstaan van "waterlagen" in

biobrandstof
  - 0 de hygroscopische eigenschap van biobrandstof tijdens opslag in scheepsbunkers met name naar die met FAME toevoeging (zuurstof in de FAME en/of oplosbaarheid van water in de FAME)
  - 0 De MIC (Microbiologycal Influenct Corrosion) in bestaande scheepsbunkers

- Wat is het wettelijk en normerend kader van eisen aan brandstofkwaliteit en in het bijzonder de kwaliteit van biodiesel met FAME? Het gaat vooral om de EN590 specificatie. Verder relevant: de EU fuel quality directive (Richtlijn 2009/30/EG (FQD)) en het 'Besluit Brandstoffen Luchtverontreiniging'. Beschrijf ook de relatie met richtlijnen: 2014/94/EU (AFID), (EU) 2018-2001 (RED II) en 2016/1628/EU (NRMM).

- In welke mate wordt controle en handhaving toegepast vanuit toezichthouders en overheidsinstanties zoals ILT?

- Welke type ketens zijn er bij de binnenvaart en hoe zijn deze te vergelijken met die voor wegtransport en mobiele werktuigen in termen van blend locaties, voorraadtanks, afleverpunten (wal, bunkerschip, tankauto), opslagperiodes en mogelijkheden om verschillende kwaliteiten (B0, B7, HVO blends naast elkaar te leveren)?

- Wat doen partijen in de brandstofketen zelf aan kwaliteitscontrole en welke eisen worden er exact gesteld? (denk aan Cloud Point, SMG, FBT, gehalte aan monoglyceriden, glycerol, sterolglycosiden, oxidation stability, MIC, watergehalte, ..).

- Welke informatie wordt door de partijen in de keten verstrekt over de samenstelling en brandstofkwaliteit bij transacties? In welke mate is dit wettelijk geregeld? In welke mate is dit geregeld tussen private partijen in de keten?

- Kunnen er specifieke kwaliteitsrisico's aangewezen worden bij binnenvaart vanwege specifieke binnenvaart aspecten:
  - 0 In de brandstofdistributie keten (incl. blending en bunkerproces, opslag,type leveranciers, etc.)?
  - 0 Vanwege toepassing in schepen (bunker tanks, motortechnologie en operationele aspecten (e.g. opslagduur, temperatuur, etc..)

- Kunnen additionele kwaliteitseisen de risico's verminderen en welke zouden dit kunnen zijn? Denk bijvoorbeeld aan IP618 bij -1 en/of +3 graden , strengere limiet waarden voor mono-glyceriden, SMG waarden, sterolglycosiden, oxidatie tests, MIC, …)? Wat zijn opties die overwogen kunnen worden? Is dit eventueel een rol voor de toeleveranciers zelf (bijvoorbeeld Stichting VOS, een uitbreiding/verscherping van de VOS ULS 2020vs2 specificatie?) of een rol voor de wet- en regelgever?

- Is de wettelijke basis voldoende of zou dit uitgebreid kunnen worden? (eventueel Besluit brandstoffen luchtkwaliteit als wettelijk kader ?) In hoeverre is het kansrijk om in dit Besluit iets te doen omtrent (bio)brandstofkwaliteit voor scheepvaart? Kan het gebruik van bepaalde brandstoffen worden verboden? Zo ja, wat zal er dan aangepast moeten worden?

1. Het rapport is te downloaden via: https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid:c8ff78e0-34ef-4458-80dd-3c13ac7b6349
2. De vermenging van diverse feedstocks wordt bijvoorbeeld zodanig gedaan totdat ze aan de specificaties van UCO voldoen. Daarna wordt na "verestering" de FAME (Fatty Acid Methyl Ester) geproduceerd welke aan de EN14214 moet voldoen.
3. Zie voor de specificatie: http://www.stichtingvos.nl/stream/specificatie-vignet-olie-scheepvaart-uls-2020-18-03-2020-vs2.pdf
4. https://www.nen.nl/nieuws/energie-distributie/dieselbrandstofspecificatie-voor-de-winterperiode-aangescherpt/
5. Onderzoek zou kunnen zijn: Filterer Blocking Tendency (FBT) bij 20°C (IP 387B) en op hetzelfde monster de Filter Blocking Tendency (FBT) bij 3°C / -1 °C (IP 618). Dit om te analyseren of de temperatuur inderdaad een groot effect op de filtreerbaarheid.
6. Er bestaat ook een andere koudetest, de zogenaamde cold soak-test die moet voorkomen dat problemen ontstaan met B7. Sommige leveranciers gebruiken deze test (FARO). Deze test duurt 24 uur in tegenstelling tot de IP618-test die simpeler is qua uitvoering en dezelfde dag resultaat geeft. Dit is ook een belangrijke overweging waarom vooral de IP618-test momenteel wordt gebruikt. Een optie zou kunnen zijn om ook het eind-destillaat te testen en niet alleen het midden-destillaat. Zie ook het magazine inNOVE 2021#2 over dit onderwerp, https://www.nove.nl/website/iedereen/organisatie/magazine-nove
7. Zie ook: wetten.nl - Regeling - Besluit brandstoffen luchtverontreiniging - BWBR0029909 (overheid.nl)

De rijdende trein FAME

De rijdende trein richting ongewenste bestemming: FAME

De ASV heeft een reactie geschreven op de gewijzigde Terms of Reference (ToR): de voorwaarden waarop een onderzoek zou moeten plaatsvinden naar (de gevolgen van) hernieuwbare brandstoffen voor de binnenvaart (waaronder FAME).

Na de eerste versie (ToR) hebben advocaten een brief geschreven na input vanuit de ASV. Deze brief vindt u in de nieuwsbrief van juni 2021.

Inmiddels zijn de Terms of Reference dus aangepast. Daarop heeft de ASV onderstaand schrijven naar het Ministerie I&W gestuurd.

Aan het Miniserie I&W
Dank voor het commentaar op onze brief en voor het delen van de gewijzigde ToR. Hoewel het bemoedigend is te constateren dat gevolg is gegeven aan diverse van onze aanbevelingen, dwingt de eerlijkheid te zeggen dat onze zorgen niet zijn weggenomen. Voor ons gevoel zitten we nog steeds in een rijdende trein die de binnenvaartsector richting een (om uiteenlopende redenen) ongewenste bestemming rijdt. In de gegeven omstandigheden is bijsturen de enige juiste beslissing en daar blijft ASV zich hard voor maken. We zullen dat ook tijdens de kennissessie aan de orde stellen.

Voor nu wensen we drie onderwerpen onder de aandacht te brengen.

1. Om te beginnen stellen we vast dat Nederland aan het (verplicht) gebruik van biobrandstoffen de voorwaarden van (1) beschikbaarheid, (2) kwaliteit en (3) prijs stelt. Dat is mooi. Tegen deze achtergrond moet de focus van het huidige onderzoek en van de beleidsmatige en wetgevende stappen die daarmee samenhangen en/of daaruit voortvloeien liggen op het gebruik van veilige (bio)brandstof, niet - andersom - op het accommoderen van schepen voor in de basis onveilige of schadelijke (bio)brandstof. De voorvraag luidt met andere woorden: is een bepaalde biobrandstof wel of niet veilig? Pas als een bepaalde biobrandstof aantoonbaar veilig is bevonden, kan over een jaarverplichting worden gesproken. Ook Europa richt de schijnwerper heel duidelijk op de brandstofkwaliteit als zodanig en niet op het aanpassen van scheepsmotoren op onveilige en/of schadelijke brandstof. Dit blijkt bijvoorbeeld uit overweging 63 van de considerans van Richtlijn 2014/94/EU: *"Om te bewerkstelligen dat alternatieve vervoersbrandstoffen worden geleverd die van voldoende kwaliteit zijn voor gebruik in machines met de huidige en in die met de toekomstige technologie en die een goede milieuscore hebben wat betreft CO2 en andere vervuilende emissies, moet de Commissie de introductie ervan op de markt bewaken. Daartoe moet de Commissie, waar nodig, de vereiste wettelijke maatregelen voorstellen die een geharmoniseerd hoog niveau van brandstofkwaliteit in de gehele Unie garanderen."*

2. Tot uitgangspunt lijkt te worden genomen dat blends in alle opzichten schoner zijn dan gewone brandstoffen zoals gasolie. Experts vertellen ons daarentegen dat de stoffen in blends verschillende verbrandingstemperaturen kennen, waardoor de blend niet volledig verbrandt en daardoor juist méér brandstof nodig is met méér uitstoot tot gevolg. ASV vraagt zich daarom af of wel voldoende vaststaat dat het gebruik van biobrandstoffen daadwerkelijk schoner is?

3. In de laatste plaats is het uitvoeren van alleen deskresearch onvoldoende. Fieldresearch is onmisbaar om de complicaties van alle typen biobrandstoffen op alle typen schepen precies in beeld te krijgen. De binnenschepen die bekend zijn vanuit het meldpunt, zijn bijvoorbeeld niet representatief voor de gehele binnenvaartvloot. Wat voor het ene type schip geldt, hoeft noodzakelijkerwijs niet te gelden voor een ander type schip en vice versa. Wat ASV betreft kan en mag tijdsdruk in dit geval nimmer een rol spelen, aangezien de veiligheid centraal staat. Zorgvuldigheid moet te allen tijde voorop staan.

Tot slot: We zullen donderdag tijdens de kennissessie namens ASV (digitaal) aanschuiven. Voor de zekerheid meld ik dat aan onze deelname niet een goedkeuring van het proces of van de ToR moet worden ontleend. Maar we vinden het thema wel van zodanig belang dat we onze input willen blijven geven.

Gerberdien le Sage

Hernieuwbare brandstoffen, wat vinden anderen ervan?

De ASV timmert aan de weg om de wijze waarop de binnenvaart moet "vergroenen" aan de orde te stellen. Maar hoe staan de andere partijen hierin?

- "BLN en CBRB wijzen hun leden op de voordelen van het gebruik van alternatieve duurzame brandstoffen. Ze stimuleren hun leden om vooruitlopend op de implementatie van de REDII, al vanaf 2020 te varen op brandstoffen die minimaal aan de geldende jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen voldoen van het Besluit energievervoer."
- "Evofenedex stimuleert zijn leden om vooruitlopend op de implementatie van de REDII al vanaf 2020 vervoerders te vragen te varen op brandstoffen die minimaal aan de geldende jaarverplichting hernieuwbare brandstoffen voldoen, zoals opgenomen in het Besluit energie vervoer."
- "IenW, BLN en CBRB spannen zich, onder andere via de Europese koepelorganisaties EBU, ESO en het IWT-platform, in Europees verband in voor het invoeren van een bijmengverplichting van biobrandstoffen voor de binnenvaart, leidend tot een stapsgewijze verhoging van de verplichting tot bijmenging van biobrandstoffen."

Wij lezen dat de genoemde partijen erkennen dat er technische risico's verbonden zijn aan het gebruik deze hernieuwbare energie, maar vinden dit acceptabel. Wat zij als aanvaardbare risico's zien, kan voor de individuele schipper uitmonden in een financiële strop of nog erger: persoonlijk letsel bij henzelf en/of derden.

Wij vragen ons af: nemen deze partijen ook de verantwoordelijkheid op zich voor de eventuele schade, extra onkosten en ongevallen ontstaan door haperende/uitvallende motoren op zich?

Gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart in Duitsland

In Duitsland is er geen verplichting voor bijmenging van biobrandstof in de binnenvaart en dat is ook niet gepland.

Argumenten:
Tegen de achtergrond van het streven naar een emissievrije binnenvaart op middellange termijn kunnen biobrandstoffen alleen maar een tussenoplossing vormen. Oudere motoren verdragen bovendien slechts een maximale bijmenging met biobrandstof van 5 volumeprocent.

In Duitsland werd er in 2007 in opdracht van het BMVI (destijds BMVBW) een onderzoek gedaan door de JOWA GERMANY GmbH naar de mogelijkheid van bijmenging met zwavelarme brandstof (zwavelaandeel van minder dan 10 ppm), respectievelijk met een aandeel van biobrandstoffen bij oudere binnenvaartmotoren die reeds in gebruik zijn (FE Studie Nr. 30.0331/2007). Het eindrapport werd ook de lidstaten van de CCR ter beschikking gesteld. Ook in een rapport van TNO (RV/G(07) 55) werd gewezen op mogelijke problemen bij brandstoffen van biologische oorsprong.

De motorfabrikanten wijzen erop dat biobrandstoffen tot problemen kunnen leiden als er gebruik wordt gemaakt van uitlaatgasnabehandelingssystemen. Alleen al op grond van de scheeps- en motortechniek zouden dus eerst langdurige tests met oudere motoren en schepen doorgevoerd moeten worden, voordat er gedacht wordt aan de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen.

Er zijn ook nog andere redenen die de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen, eerder tegenspreken. De vraag rijst bijvoorbeeld wat het potentieel is van dit soort brandstoffen als het gaat om betere resultaten ten aanzien van het reduceren van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen. Ook bij de verbranding van biobrandstoffen ontstaat CO2, dat dan in plaats van uit fossiele aardolie uit hernieuwbare biomassa komt. Bovendien wordt deze biomassa vaak geproduceerd als monocultuur met gebruik van pesticiden en meststoffen op landbouwgrond die in dat geval verloren gaat voor de productie van levensmiddelen.

In Duitsland is men de mening toegedaan dat synthetische brandstoffen (of vrijwel synthetische brandstoffen) zoals Shell GTL veel meer effect sorteren en bovendien minder belastend zijn als men denkt aan het gebruik van de natuurlijke ressources.

Tot slot denken wij dat het risico bestaat dat door steeds weer nieuwe initiatieven ter behoud van de dieselmotor – zoals bijvoorbeeld een verplichting tot het bijmengen van biobrandstoffen – de marktintroductie van werkelijk interessante alternatieve voortstuwingen of brandstoffen bemoeilijkt wordt. Het doel van een emissievrije binnenvaart is alleen te bereiken door fundamentele veranderingen in de voortstuwingstechnologie. Deze alternatieve voortstuwingen moeten te zijner tijd op eigen benen kunnen staan. Het beste voorbeeld voor een bemoeilijkte introductie van een nieuwe brandstof is LNG, dat het in de binnenvaart niet gehaald heeft vanwege talrijke andere initiatieven.

De Duitse delegatie is daarom geen voorstander van het voorstel om binnen de CCR een verplichting in te voeren voor het bijmengen van biobrandstof. In de binnenvaart moet ten aanzien van de brandstoffen een vrije keuze mogelijk blijven.

FAME in de media

De Facebookpagina van de ASV blijkt goed gelezen te worden. Niet alleen door onze leden of alleen door schippers: regelmatig zien we duizenden lezers bij bepaalde onderwerpen. Dat is goed, omdat we daarmee betrokkenen op de hoogte kunnen stellen van belangrijke zaken, maar ook om informatie terug te ontvangen van de lezers. Tenslotte moeten bestuur en denktank ook weten wat er leeft en hoe de sector over een aantal zaken denkt.

Ook de pers weet de ASV inmiddels te vinden, zodat er veel aandacht kwam voor het gebruik van drones: dan volgen de Kamervragen al snel en dat betekent dat er in ieder geval wat zorgvuldiger met dit soort zaken omgegaan wordt dan wanneer alles zich in stilte afspeelt.

Drones, huisvuil, aanvaringen etc….zijn onderwerpen die makkelijk een plekje vinden in de pers. Lastiger wordt het bij ingewikkelde onderwerpen, zoals de gevolgen van de CCR regelgeving, de invloed op de waterlopen van de rivieren en bijvoorbeeld het verplicht bijmengen van biobrandstoffen.

Als we daar landelijke aandacht voor krijgen, zijn we extra blij.
Zoals nu Roy Klopper van de Telegraaf aandacht heeft geschonken aan de zorgen vanwege de bijmengverplichting van biobrandstoffen in de binnenvaart vanaf 2022.

De Telegraaf is een landelijke, goed gelezen krant en dus zijn we ontzettend blij dat deze krant hier aandacht aan schenkt. In het krantenartikel sprak de journalist over ‘pechhulp’ van advocaten die we ingeroepen hebben om te voorkomen dat onze scheepsmotoren midden op vaarwegen stilvallen vanwege het gebruik van biobrandstof.

Hij omschreef daarin hoe wij met angst en beven het nieuwe jaar tegemoet zien, omdat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen heeft om de 5000 onder Nederlandse vlag varende binnenvaartschepen per 1 januari 2022 verplicht te laten overschakelen op biobrandstof.

In de krant werd de lezer uitgelegd dat dit veelal fossiele diesel is, die is aangelengd: het zogeheten ‘fame’, een mengsel van plantaardige oliën en dierlijke vetten.

Vooral maakte hij het lezerspubliek duidelijk dat wij hiertegen waarschuwen, omdat we levensgevaarlijke scheepsuitval op drukke rivieren en kanalen voorzien. Klopper onderbouwde dit met de harde cijfers van serieuze incidenten met haperende en stilvallende motoren. Kort en krachtig werd de rol van de ASV (aan de bel trekken over dit gevaar), verzekerings-

maatschappij EOC (ondersteunen dat dit reële risico's op schade of zelfs uitval geeft waarvoor verzekeraars geen dekking geven.) en de Tweede Kamer (vragen stellen hierover en moties aannemen) geschetst.

Ook ASV denktanklid Gerrie van Neijenhoff, eigenaar van binnenvaartschip Melvin, legde in de krant beeldend uit hoe hij aan den lijve de bio-ellende ondervond: Zo legde hij uit dat behalve dat de brandstoffilters sinds hij overgestapt was op biobrandstof telkens verstopt raakten, de injectoren van de motor na zeven maanden biobrandstof volledig vernield bleken. Een schadepost van ruim tienduizend euro, die hij nergens kan verhalen." De Melvinschipper legde uit dat hij niets begrijpt van het overheidsbeleid. "De scheepvaart moet groener, maar de verbranding van al die vette troep in de bio-mengsels is zeer vervuilend. Het middel is hier erger dan de kwaal."

Enorm teleurstellend -maar wel goed dat het duidelijk wordt door deze journalist- is de houding van Woordvoerster Inge Rijgersberg van I&W-Minister Cora van Nieuwenhuizen. Die weet nota bene te melden dat het Ministerie op basis van TNO-onderzoek tot de slotsom kwam dat door biobrandstof verstopte filters met goed onderhoud zijn te voorkomen.
Je vraagt je dan toch wel af waar we al die tijd mee bezig geweest zijn. Niet alleen de ASV, ook NOVE, de EOC, de motorenexpert en het meldpunt voor problemen met biobrandstoffen. Heeft iedereen tegen een muur staan praten? Zijn al die foto's, klachten en voorbeelden in een prullenbak beland?
Hoeveel vertrouwen kunnen we hebben in de Minister die zegt in een gesprek dat het natuurlijk veilig moet kunnen als we zo'n bagatelliserende reactie krijgen, waarbij het probleem WEER op het bordje van de schipper lijkt te komen?

Dat dit geen "communicatiefoutje" is, bewijst de vervolgzin van woordvoerster Inge Rijgersberg van I&W-Minister Cora van Nieuwenhuizen:

Desondanks gaat het Koninklijke Nederlands Normalisatie Instituut (NEN), beheerder van onder meer milieunormen, in opdracht van I&W vervolgonderzoek doen.

Desondanks, zegt de woordvoerster. Oftewel: *we vinden het allemaal maar overdreven, want met een beetje onderhoud is er niets aan de hand, maar omdat er nu eenmaal moties liggen, gaan we toch een onderzoek laten doen.*
Dat geeft dan niet veel hoop op de wil tot een echt diepgravend onderzoek en stelt ons zeker niet gerust. Wordt dit weer zo'n motie waarbij je niet kunt zeggen dat hij niet uitgevoerd is, maar we allemaal weten dat hij zo uitgevoerd wordt dat niemand er blij mee is?

Dat het onderzoek niet diepgravend wordt, blijkt ook uit het feit dat het niet wordt aanbesteed en beperkt zal zijn "want er is weinig tijd".
Het departement erkent tenslotte in het krantenartikel dat slechts enkele weken beschikbaar zijn voor het onderzoek: "Inzet is om het af te ronden voordat er in september besluitvorming is."
Wie heeft ervoor gezorgd dat er zo weinig tijd is? Dat is toch het Ministerie zelf, die allang een goed onderzoek had kunnen doen. Weinig tijd, veroorzaakt door het Ministerie zelf mag nooit de reden zijn om de veiligheid niet te waarborgen.
Let wel; voor schippers gelden geen uitzonderingen als onze schepen aan bepaalde veiligheidsnormen niet voldoen. Daar is geen begrip voor.

Dus dan zou de tweede motie uitgevoerd dienen te worden: Geen bijmengverplichting zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn! Wij denken: bij twijfel niet inhalen.
Maar van de uitvoering van die motie lijkt de Minister niet te willen weten. Waarom niet?

Na het krantenartikel

Op de dag dat de krant uitkwam, belde BNR-nieuwsradio. Opeens was het nieuws, want het stond in de Telegraaf. Er kwam een kort live interview waarbij er nogal wat zaken ontzenuwd moesten worden. De interviewer dacht dat we met deze brandstof het milieu zouden helpen, dat we anders maar op LNG moesten varen en dat de brieven al klaar zouden liggen voor een rechtszaak tegen de Minister. Tussendoor konden we dan toch nog even uitleggen waar het werkelijk om ging. Nu maar hopen dat luisteraars er iets van begrepen hebben.

Reactie gericht aan de ASV
Via de zeepost kreeg ik een bericht over uw oproep om de binnenvaart niet te verplichten biodiesel te moeten tanken. Daarom wil ik u graag laten delen in mijn ervaring met dat spul.

Door de bacteriën die door de FAME in tank zijn gekomen, zijn niet alleen de filters verstopt geraakt, maar zijn de verstuivernaalden ook weggevreten. Kosten 720 EUR. voor zes nieuwe verstuivers, 500 liter diesel moesten afgevoerd worden en de tanks weer gereinigd. Dat is niet alleen een grote onkostenpost, maar betekent ook meer druk op het milieu. In mijn visie is het gebruik van FAME dweilen met de kraan open als je tenminste echt wat om het milieu geeft.

BINNENVAARTKRANT
HÉT VAKBLAD MET HET GROOTSTE BEREIK IN RIJN- & BINNENVAART, PASSAGIERSVAART, RECREATIEVAART, VISSERIJ EN DREDGING

HOME NIEUWS ADVERTEREN VACATURES VRAAG & AANBOD KICKERS VERSPREIDPUNTEN ABONNEMENTEN CONTA

Home • Nieuws • ASV en EOC: "Bijmengen FAME is (levens)gevaarlijk"

ASV en EOC: "Bijmengen FAME is (levens)gevaarlijk"

14 april 2021

Vanaf 2022 moeten bunkerbedrijven gasolie met bijgemengde biodiesel leveren. (archiefloto)

Schippersvereniging ASV en scheepsverzekeraar EOC maken zich grote zorgen over de risico's van het bijmengen van biobrandstof FAME in gasolie. Dat schrijven ze in een brandbrief gestuurd aan staatssecretaris Van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat.

E-paper

Ligplaatsen

Afsluiten wachtsteigers Grevelingensluis

In verband met de veiligheid is het vanaf heden niet toegestaan de wachtsteiger N van de Grevelingensluis te betreden. De steiger wordt met hekken afgezet en met borden: “verboden de steiger te betreden” aangeduid.

Het blijft echter wel mogelijk om aan- en af te meren. De betreffende steiger is in de afbeelding in rood aangegeven.
Werkzaamheden Op 3 juli wordt de steiger fysiek afgezet.

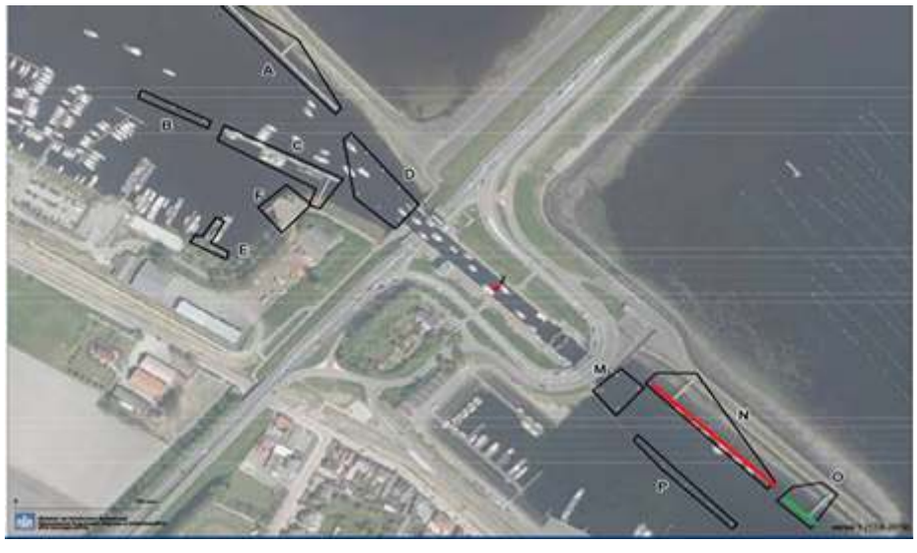
Te verwachten hinder
De afloopvoorzieningen zijn niet beschikbaar. Dit betekent dat u niet aan wal kunt komen en enkel kunt afmeren.

Hulpdiensten
Voor de hulpdiensten zal bij de Grevelingensluis een alternatieve ruimte aangewezen worden in het geval van een calamiteit. Deze alternatieve steiger is in de afbeelding in groen aangegeven.

Communicatie met bediening
De communicatievoorziening op de steiger is tijdelijk niet bereikbaar. Op locatie is het nummer van de bediening beschikbaar, daarmee kunnen passanten contact opnemen. Voor algemene vragen kunt u dit nummer bellen: 0800-8002.

Hinder scheepvaart
Steiger N

Kan niet gebruikt worden van maandag 3 juli tot nader orde.
In de afbeelding treft u een overzicht van de betreffende steiger



Uilenhaven verkocht

Uilenhaven verkocht en wordt gesloten voor de binnenvaart in Rotterdam

Nadat er vragen kwamen van een ASV-lid over wie er nu verantwoordelijk is voor de ligplaatsen in de Uilenhaven, omdat daar veel onduidelijkheid over was, werd duidelijk dat deze haven verkocht is.

Havengeld betalen aan Rotterdam en via een stichting moeten vragen of en waar je ligplaats kunt nemen in de Uilenhaven; de schipper vond het een vreemde gang van zaken.

Bij navraag kregen we de volgende uitleg: de Uilenhaven en de kade is eigendom van de gemeente Zwijndrecht. Echter, in opdracht van de gemeente Zwijndrecht houdt de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk (SWEK) de reserveringen bij van de passagiersschepen. Het HCC ontvangt deze informatie en kan de ligplaatsen uitgeven aan een binnenvaartschip als er geen reserveringen zijn. Daarom dient een schipper die wil afmeren in de Uilenhaven eerst toestemming te vragen aan het HCC.

Dit wekte veel verbazing, omdat schippers gewoon havengeld aan Rotterdam betalen, dus we hebben nagevraagd hoe dit nu eigenlijk zit.

Bij navraag over deze situatie hoorden wij “dat de communicatie niet goed verlopen is”.

Dat kun je wel zeggen. Maar wat blijkt verder? De haven is gewoon verkocht en daar is niets over gezegd in het WbR.

Het blijkt dat de Uilenhaven is verkocht aan een particuliere partij die “het gebied wil ontwikkelen”. In de toekomst zullen er daarom andere afspraken worden gemaakt over het gebruik van deze haven. “Andere afspraken” dat betekent in ieder geval dat het niet meer een gewone haven met ligplaatsen zal zijn.

Nu vragen wij ons af:
1. (wanneer) Is er over het overdragen van de organisatie van de reserveringen (waarover niets vermeld staat in het havenreglement van Zwijndrecht noch dat van Rotterdam, waarbij overigens de havenmeester van Rotterdam is aangewezen als havenmeester van de Uilenhaven) overleg geweest binnen de WBR?
2. Is er voor de verkoop een bekendmaking geweest en de inspraakprocedure gehanteerd, op welke wijze?
3. Is er overleg geweest met de gebruikers (binnenvaart)?
4. Wat gebeurt er met het steiger van de bilgeboten (fa. Jongen)?
5. Wat is de positie van de oostelijke kade, in beheer bij de fa. Nobel?
6. Blijkbaar is de haven verkocht, maar de schipper is wel verplicht om havengeld te betalen aan het Havenbedrijf Rotterdam? Ten onrechte, dus?
7. Hoever staat het met de projectontwikkeling van het betreffende gebied qua inspraak en tijdplanning?

en

Wij zouden graag van havenbedrijf Rotterdam horen welke alternatieve ligplaatsen binnen de bewoonde wereld men in de aanbieding heeft.

Klacht IJhaven

Onderwerp: Klacht gebruik autoafzetplaats Veemkade IJ-haven

We krijgen regelmatig klachten van bewoners over het gebruik van de autoafzetplaats aan de Veemkade in de IJ-haven in Amsterdam.

Zij melden dat schippers weliswaar hun auto van/ aan boord zetten/nemen, maar daarna boodschappen gaan doen in het naastgelegen winkelcentrum Brazilië.
Vervolgens blijft de hoofdmotor en/of generator van het schip draaien.
Door de uitlaatgassen en geluid wordt overlast en hinder ondervonden. Sommige klagers melden ons dat ze zelfs hun ramen moeten sluiten.

Mijn verzoek is om aan jullie leden door te geven:

0 dat uiteraard iedereen welkom is aan de Veemkade om de auto aan en van boord te zetten/nemen gedurende maximaal 30 minuten en de omliggende winkels te bezoeken.
0 maar na het aan of van boord zetten van de auto direct de hoofdmotor/generator uit te zetten. Verblijf maximaal 30 minuten zoals voorgeschreven.
0 of elders in de IJ-haven af te meren om dan boodschappen te doen ect. Daar moet gebruik worden gemaakt van de walstroomvoorziening.

Hartelijke groet,

Nautisch Juridisch adviseur Divisie Havenmeester
Havenbedrijf Amsterdam NV

Gesprek met Rijkswaterstaat over evaluatie ligplaatsenbeleid

Op 7 juli jl. heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de ASV en Rijkswaterstaat over de evaluatie van het ligplaatsenbeleid.

De volgende afspraken zijn gemaakt:

1. We willen met enige regelmaat op een vergelijkbare manier dit gesprek voeren met elkaar. Dat helpt om elkaar beter te begrijpen en om issues die spelen eerst eens met elkaar te kunnen bespreken alvorens de route via Tweede Kamer en Minister te gaan volgen. We hebben nog niet een heel duidelijke frequentie afgesproken, maar bijvoorbeeld eens per twee maanden (daarnaast is er circa twee keer per jaar een breed “Gebruikersoverleg water” waar de ASV uiteraard ook welkom is). Een eerste vervolggesprek zal zijn ergens na de zomervakantie periode. RWS prikt een datum en zorgt voor de uitnodiging.

2. Ten aanzien van de ligplaatsenproef begin dit jaar was het signaal van de ASV dat zij in de aanloop hiernaartoe graag meer betrokken waren geweest. Bijvoorbeeld de voorwaarde dat er een relatie met Corona moest zijn, was achteraf misschien niet zo handig/gewenst. Signaal was verder dat ook de communicatie tijdens de proef beter had gekund. Er is wel een bericht gestuurd naar de ASV en een scheepvaartbericht maar op de locaties bijvoorbeeld geen borden o.i.d. als aanvullende manier van informeren. Ook de voorwaarde dat er sprake moest zijn van een relatie met Corona heeft er mogelijk voor gezorgd dat schippers maar “het zekere voor het onzekere hebben genomen” (niet langer zijn blijven liggen) waardoor er een vertekend beeld is ontstaan.

3. De ASV heeft best begrip voor de verantwoordelijkheid die Rijkswaterstaat voelt om voldoende ligplaatsen vrij te houden voor de ‘doorgaande’ scheepvaart om aan de rusttijden te kunnen voldoen. Tegelijk is er soms ook behoefte om ergens wat langer te kunnen liggen en de ervaring van de ASV is dat dit op sommige locaties of op sommige momenten ook best kan zonder de doorgaande scheepvaart in de problemen te brengen.

4. Feitelijk is er vooral behoefte aan meer maatwerk “ergens wat langer mogen liggen, hoeft ook niet voor de eeuwigheid, als de omstandigheden veranderen dan kun je het ook weer terugdraaien”. Wat nog wel een aandachtpunt is bij een dergelijke flexibiliteit is dat de ligplaatsbeperking nu in BPR en RPR is geregeld. Dit bemoeilijkt mogelijk snel schakelen hierin. Dat had de ASV nog niet zo scherp op het netvlies. Ook de handhaafbaarheid van maatwerk is ingewikkelder. Neemt allemaal niet weg dat we gezamenlijk kunnen en willen kijken naar mogelijkheden.

5. RWS is zich samen met DGLM (Beleid) en de Minister aan het beraden hoe nu verder. Met de afspraak onder punt 1 kunnen we de ASV hier nu ook beter bij betrekken.

6. De ASV vroeg of RWS bereid is om op de ASV-ledenvergadering van 2 oktober a.s. iets te komen vertellen over de stand van zaken rondom de ligplaatsen. Die bereidheid is er zeker.

P

CCR-ontwikkelingen en de rol van de Nederlandse delegatie

Hardheidsclausule
Het duurt ons natuurlijk allemaal veel te lang, maar het lijkt erop dat binnen de CCR een discussie gaande is over de hardheidsclausule. Ongetwijfeld weten de ASV leden dat de ASV haar best heeft gedaan aan te geven dat de hardheidsclausule onwerkbaar is en daardoor niet of nauwelijks toegepast wordt. We zien dat de toepassing in andere landen meer voorkomt.

Daarbij aansluitend lijkt binnen de CCR besproken te moeten worden (nu nog?) wat in dit verband "onevenredig hoge kosten" zijn, waarbij we hopen dat men, zoals sommige landen voornemens zijn, zal komen tot een heldere definitie waarbij rekening gehouden wordt dat "onevenredig hoge kosten" bepaald kunnen worden aan de hand van het scheepstype (wellicht ook in samenhang met de grootte van de onderneming), bijvoorbeeld x% van de restwaarde/aanschafwaarde van een nieuw schip met vergelijkbare kenmerken.

Voortschrijdend inzicht in andere landen, maar hoe zit het met de Nederlandse delegatie?
In het rapport uit 2011 "schepen van de toekomst" zette de CCR volledig in op het nieuw bouwen van schepen, ook van kleine schepen. Echter, omdat schepen te goed onderhouden werden (volgens dat rapport) bleven ze te lang bestaan. Daar moest wat op gevonden worden en dat gebeurde door de eindigheid van de overgangsbepalingen in te voeren. Niet alleen bij om-, ver- of nieuwbouw moesten schepen aan nieuwbouweisen voldoen: nee, bij alle 140 nieuwbouweisen (waarvan men zelf had aangetoond dat die onhaalbaar waren) werden jaartallen gezet, waarbij men aan die eisen moest voldoen. Met als doel: een koude sanering van de oudere (en dus de kleinere) binnenvaartvloot. Was het echt omdat men bang was voor de schepen uit Oost-Europa die de markt zouden komen verzieken als de grenzen opengingen? Of dacht de CCR vooral in een mogelijke modal shift doordat veel grote nieuwe schepen die gebouwd zouden worden als "de rest" verdwenen was? En zo dachten vermoedelijk lobbyisten dat men daardoor nieuwe schepen zou kunnen bouwen of apparatuur kon verkopen…. wat de drijfveer was, zal niemand ons ooit willen vertellen, maar het effect is desastreus te noemen. De diversiteit van de binnenvaartvloot is extreem aangetast, er heeft een kaalslag plaatsgevonden onder de kleinere schepen en inmiddels is het kritisch minimum gepasseerd: werk over water verdwijnt naar de weg, omdat er simpelweg te weinig kleinere schepen zijn om vervoersgarantie te leveren.

Maar nu lijken er plotsklaps stemmen op te gaan binnen de CCR ter bezinning: Men ziet dat de mogelijkheden om de schepen groter te maken en om daardoor schaaleffecten te bereiken gezien de omstandigheden in de binnenvaart gelimiteerd zijn door natuurlijke grenzen. En daarmee kan de vraag opgeworpen worden of de nieuwbouw van schepen, met de enorme hoeveelheid energie die daarvoor nodig is en de CO2-uitstoot die daardoor veroorzaakt wordt, echt wel de voorkeur moet hebben.

Sterker: er wordt geopperd om eens te onderzoeken hoe ombouw en aanpassingen in vergelijking met nieuwbouw vanuit milieuoverwegingen zich tot elkaar verhouden (dus denkend aan de totale energie- en milieubalans (footprint) van bouw en exploitatie).

Geen antwoord op ASV-vragen van het Ministerie
De ASV heeft daarover aan de Nederlandse delegatie tijdens het OTNB-overleg gevraagd wat haar mening was hierover. Het antwoord was dat ze dat antwoord wel in het CCR-overleg zouden geven en dat we het dan wel zouden horen. Een bizar antwoord volgens de ASV, omdat dit overleg bedoeld is om de mening van o.a. het bedrijfsleven te peilen voorafgaand aan de meningsvorming van de gedelegeerde.
Vervolgens heeft de ASV dit nogmaals in een mail gevraagd:

Vragen aan het Ministerie
Wat is de mening van de Nederlandse delegatie over de vraag die opgeworpen is of de nieuwbouw van schepen, met de enorme hoeveelheid energie die daarvoor nodig is en de CO2-uitstoot die daardoor veroorzaakt wordt, echt wel de voorkeur moet hebben.

Vindt de Nederlandse delegatie ook dat het daarom goed zou zijn om eens te onderzoeken hoe ombouw en aanpassingen in vergelijking met nieuwbouw vanuit milieuoverwegingen zich tot elkaar verhouden (dus denkend aan de totale energie- en milieubalans (footprint) van bouw en exploitatie).

Bij die vraag heeft de ASV overigens ook gevraagd hoe de Nederlandse delegatie staat tegenover een opmerking vanuit een ander land dat

"Overgangsbepalingen die slechts enkele vaartuigen betreffen, moeten worden vermeden".
Een heel gevaarlijke uitspraak o.i. omdat dat zou betekenen dat als het toevallig jouw schip betreft je opeens alles kwijt bent, want er waren nu eenmaal maar weinig andere schepen die gebruik zouden moeten maken van deze overgangsbepalingen.

Het is heel erg dat het Ministerie tijdens een OTNB-overleg dit gesprek weigert aan te gaan, maar het is ronduit verbluffend dat het Ministerie, ook na herhaaldelijk aandringen geen antwoord geeft op deze vragen. We zijn inmiddels heel wat weken verder en hebben nog steeds geen antwoord ontvangen.

Ervaart het Ministerie wel de urgentie van dit geheel?
Wij horen geluiden als "drukdruk" en "geen tijd, het komt eraan". Maar als wij een OTNB-overleg hebben worden we een week van tevoren overstelpt met stukken, vaak tientallen soms honderden pagina's groot vol verwijzingen naar andere stukken en dan moeten we wel alles gelezen hebben en een reactie klaar hebben. In dat licht is het bijzonder vreemd dat men zelf zo ontzettend veel tijd nodig heeft om ons een antwoord op enkele vragen te geven.

De vraag is of de delegatie die namens Nederland een positie inneemt bij de besluitvorming van de CCR wel de urgentie inziet van dit onderwerp, aangezien men ons op vragen over tekst door henzelf aan de ASV verstuurd het antwoord schuldig moeten blijven. We weten niet of dat komt omdat men geen mening heeft (wat ook veelzeggend zou zijn) of omdat men op dat moment niet wist wat er in de door henzelf aangeleverde tekst stond.

In alle gevallen baart ons dat ernstig zorgen.

Ps. Het Ministerie verwijt ons vaak dat we al direct zaken publiceren zonder wederhoor toe te passen. We willen er ten overvloede op wijzen dat we diverse malen om een reactie hebben gevraagd en tot nu toe blijft het helemaal stil……

Fosfine

Weer fosfine

Alweer fosfine aan boord

Wellicht bent u inmiddels op de hoogte: De bemanning van 3 binnenvaartschepen zijn aan ernstig gevaar blootgesteld (en de werknemers van het laad- en losbedrijf in mindere mate ook).

Onnodig en onverklaarbaar gezien de ervaringen in het verleden.

En dat na al de Kamervragen, debatten en aangenomen motie n.a.v. van o.a. een incident dat in 2019 heeft plaatsgevonden. Er zijn wat stappen gezet ter verbetering van de situatie, maar helaas onvoldoende. Zie hieronder beschreven situatie.

Wij vragen aan de Minister om de motie uit te voeren op de wijze waarbij de veiligheid gewaarborgd wordt:

- **Bij te hoge concentraties dient geen overslag in het binnenvaartschip plaats te vinden.**
- **In alle gevallen waarbij er sprake is van een "gegaste lading" zou de bemanning van het binnenvaartschip op de hoogte gesteld moeten worden van de aard van de gebruikte stoffen en de concentratie middels een schriftelijke verklaring (certificaat).**

Op Facebook plaatste de schipper van de Coby het bericht wat we helaas te vaak gezien hebben de afgelopen jaren….fosfine aan boord!

Ditmaal kwam het niet vanuit een zeeboot uit Oekraïne, maar een lading tarwe in Oss ontvangen aangevoerd door een trein vanuit Polen. Hoe is het mogelijk dat dit kan? Tenslotte zouden er binnen Europa afspraken zijn over het gebruik van fosfine en Polen valt toch binnen Europa.

Vreemder is dat de schipper de controleur erop heeft gewezen, dat de lading wel erg stonk….naar knoflook. Dan zouden toch alle alarmbellen af moeten gaan, zou je denken. Maar nee, men vond het heel normaal, deze geur kwam zo vaak voor. Dan denk je meteen….hoe vaak heeft men dan al met veel te veel fosfine geladen? Want dat bleek de oorzaak te zijn van de stank. Pas bij het lossen van het schip in Utrecht werd geconstateerd, dat de lading giftig was. De controleur rook het goedje, ging met meetapparatuur het ruim in, maar halverwege keerde hij al terug: een veel te hoge concentratie fosfine werd gemeten.
Omdat er meerdere schepen dezelfde lading in Oss hadden geladen, werd er gehandeld: en zo bleek dat niet alleen bij dit schip er iets aan de hand was. De brandweer in Veghel heeft dinsdagavond 27 juli ook een te hoog fosfinegehalte gemeten in het ruim van het met eveneens in Oss met tarwe geladen binnenvaartschip Semper Spera bestemd voor veevoerfabrikant de Heus, waardoor de schipper het schip moest verlaten en naar het ziekenhuis is gegaan voor bloedonderzoek.

Als derde schip was de Imatra onderweg naar Meppel. Dit schip werd in Zwolle stilgelegd voor onderzoek.

De rol van ILT en SZW
We begrepen van het Ministerie I&W dat ILT hier ook al mee bezig is geweest. Het is o.i. dan ook een taak van ILT om de veiligheid te waarborgen. Dus vragen we ons af wat men nu gaat doen om dit soort gevaren te voorkomen. De aangenomen moties n.a.v. een eerder drama zijn kennelijk onvoldoende gebleken. We lezen vervolgens in de Schuttevaer dat de volgende stap voor De Heus zou zijn om met inspectie SZW (sociale zaken en werkgelegenheid) te kijken naar wat er gebeurd is en hoe het voorkomen kan worden in de toekomst.

We zijn erg benieuwd naar de uitkomsten van dat gesprek.

Sluipmoordenaar
Inmiddels horen wij veel verhalen: mensen die weten van eerdere gevallen waarbij men, na doodziek in een ziekenhuis geholpen te zijn, de rest van het leven met grote orgaanproblemen te kampen heeft. Wij horen ook dat op (gezondheids)klachten men geen metingen wilde uitvoeren, dus bewijzen kan men dan niets (maar als de arts vraagt "bent u met rattengif in aanraking gekomen?", dan lijkt hier iets vergelijkbaars aan de hand te zijn).

De gevolgen voor de schipper
Wij weten ook dat dit gif heel verstrekkende gevolgen kan hebben voor de gezondheid. Vanuit ervaringen van collega's blijkt dat de orgaanschade onherstelbaar kan zijn. Naast de dramatische persoonlijke omstandigheden nu, is het ook zo dat dit middel een uitwerking heeft op koper. Dat betekent dat alle kleinere verbindingen in apparatuur onbetrouwbaar worden. Ook dat kan aan boord natuurlijk extreme gevolgen hebben die nu niet te overzien zijn.

DE TELEGRAAF
DONDERDAG 29 JULI 2021

Gezin schipper D

Chemis

door Roy Klopper

UTRECHT • Drie Nederlandse binnenvaartschepen liggen met een zwaar toxische lading aan de kade in Utrecht, Veghel en Zwolle nadat ze eerder deze week als chemische bommen over het water voeren.

De opvarenden van de vrachtschepen Coby, Sempre Spera en Imatra zijn aan een ramp ontsnapt toen ze een uit Polen afkomstige lading tarwe vervoerden met een concentratie van 140 'parts per miljoen' (ppm) fosfine. Meer dan 0.5 ppm van dit rattengif is al levensgevaarlijk voor de mens. Slachtoffers kunnen stoornissen krijgen aan hart en nieren, in coma raken of overlijden. Het goedje wordt vaak in pilvorm in bulkladingen granen geschoten. In contact met vocht en zuurstof vormt zich dan een gas dat ratten en ander ongedierte doodt.

Woongedeelte

Schipper Daniël Boere (40) van het binnenvaartschip Coby ontsnapte deze week aan een tragisch ge-

zinsdrama, zo
zich ten volle.
ren van 4 en 8
ren ook aan bo
matroos. Gelu
de kleintjes de
gen niet op
speeld. Bovenc
gelukkig dat
deelte naadloo
ten van het
die enorme con
gas in de slaap
binnengekome
nooit meer wa
den."

Slecht gevo

De schipper
slecht gevoel t
afgelopen ma
Osse Oversl
(OOC) vanuit
wagons in de
laden: „Ik ze
vracht vreemd
maar mij were
de geur altijd z
Oss geen meti
Bedrijfsleider
mans van de O
gevraagd dat
gelijk waren: „
ten we dat on
kers geen n
blootgesteld aa
finewaardes.
zeggen waaron
lossen iets an

Hoe heeft dit kunnen gebeuren?
Er wordt natuurlijk ook gespeculeerd wat er nu precies zo fout gegaan kan zijn. Het kan zijn dat de ampullen met deze gif in de lading (tegen ongedierte) niet kapot zijn gegaan en in zijn geheel in het binnenvaartschip terechtgekomen zijn. Maar hoe kan dat toch zo zijn dat bij een lading binnen Europa (Polen) dit kan gebeuren?

Wat kan beter?
We horen dat de schipper van de Coby

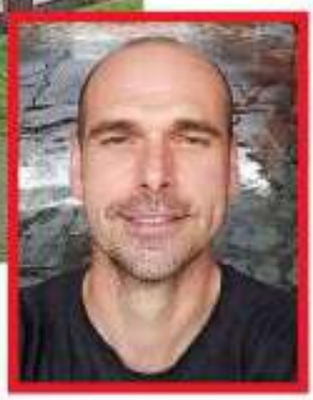
Daniël ontsnapt aan ramp: 'Kinderen aan boord'

sche bom op het water

realiseert hij „Mijn kinde- jaar oud wa- oord, plus een kkig hebben afgelopen da- het dek ge- lien blijkt nu het woonge- os is afgeslo- aadruim. Als ncentratie gif- ruimten was en, waren we akker gewor-

el

had al een oen de tarwe andag bij de ag Centrale Poolse trein- Coby werd ge- i dat ik de vond ruiken, d verteld dat o is. Ik heb in ngen gezien." Anthony Bou- OC meldt des- lie er wel de- Daardoor we- ze medewer- noment zijn n te hoge fos- Ik kan niet n later bij het ders is geme-



Daniël Boere van het schip Coby: „Ik vond de vracht vreemd ruiken, maar mij werd verteld dat de geur altijd zo is." EIGEN FOTO

ten." Bij diervoederbedrijf De Heus in Utrecht ging dinsdagmiddag tijdens het lossen van de Coby het gif-alarm af. Subiet werden alle bedrijfsactiviteiten stilgelegd. „Ieder die in de nabijheid van de lading is geweest, is medisch onderzocht. De zaak is nu in onderzoek bij de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid", aldus een woordvoerder. Hangende dit onderzoek van de voormalige Arbeidsinspectie worden geen mededelingen gedaan.

De schipper van een tweede met de Poolse gif-tarwe beladen schip, de Sempre Spera uit Oude Pekela, was nietsvermoedend onderweg toen hij vanwege het alarm in Utrecht werd gewaarschuwd.

'Ziek van'

Hij werd naar Veghel gedirigeerd, waar de brandweer op de kade klaarstond. In de laadruimte is fosfine gemeten, maar niet aan dek, zo meldt zegsman Robbert van de Geer van de Rozenburgse rederij De Jong. De schipper heeft uit voorzorg een nacht in het ziekenhuis doorgebracht, maar is na geruststellende bloedonderzoeken ontslagen. Hij onthoudt zich van commentaar: „Ik ben hier letterlijk en figuurlijk ziek van", zo laat hij via een contactpersoon weten.

In Zwolle ligt nog een derde vrachtschip met de Poolse fosfinelading. Alle betrokken vaartuigen liggen nu te 'ontgiften': volgens experts verdwijnt de giftige werking van de fosfine vanzelf.

Wachten

Van de Geer: „Het werkt als een bruistablet: even heftig en daarna valt het stil." Schipper Daniël Boere heeft helemaal geen zin in wachten: „Mijn schip ligt nu noodgedwongen half gelost in Utrecht. Elke dag niet varen kost me omzet."

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) slaat alarm omdat volgens zegsvrouw Sunniva Fluitsma goede controles op gifgas in de ladingen van binnenvaartschepen vaak ontbreken: „Terwijl er eind 2019 een drama was waarbij de fosfine wél de scheepswoning bereikte." Indertijd werd het schippersechtpaar André en Vanessa de Waardt uit Ouderkerk aan den IJssel doodziek van boord gehaald. Pas na maandenlange revalidatie kwamen ze weer op de been.

(advertentie)

al bij het laden gereageerd heeft op de knoflooklucht. De wijze waarop daar mee omgegaan is, is laakbaar en daar zou ILT ook echt iets mee moeten doen. Bij twijfel dient sowieso gemeten te worden wat de waardes zijn.

Verder zou het zo moeten zijn dat schippers altijd op de hoogte worden gesteld van het feit dat lading gegast is en vinden we dat er ter plekke in het ruim van het binnenvaartschip gemeten moet worden. De schipper hoort op de hoogte gesteld te worden van de uitkomst middels een certificaat.

Laatste update: Rol van SZW en Rijkswaterstaat beschamend

Zowel Rijkswaterstaat als SZW (voorheen arbeidsinspectie) als de betreffende bedrijven stellen zich puur formeel op naar de schipper. Geen compassie, noch interesse of betrokkenheid naar het welbevinden van de schippers. Keiharde ontkenning van aansprakelijkheid van de diverse partijen en zeggen dat de schipper (SZW) verantwoordelijk is voor het schip.
Er wordt nota bene van alles van hen geeist. Zoals dat men een plan van aanpak moet maken om de schepen zo snel mogelijk te verwijderen.
Dat is het land waarin we leven. Zo reageren de overheidsinstellingen als het over veiligheid en bescherming van haar burgers gaat.
RWS heeft zelf een plan van aanpak voor verplaatsen van de schepen gemaakt en dat met de vaarwegen gecommuniceerd: ze zouden op diverse plekken voorschutting krijgen. Helaas heeft RWS dat noch met de schippers noch met hun verzekering gecommuniceerd.

Kortom, na een hoop ellende krijg je het ook nog eens aan de stok met Rijkswa-

terstaat. De ASV heeft daar het Ministerie van op de hoogte gesteld.

Waar worden we heel boos van?
In het verleden is veevoer door sommige bedrijven als afvalputje gebruikt. Er werd zelfs asbest door veevoeders vermengd. Wij gaan ervan uit dat dit niet meer voorkomt, maar we weten allemaal nog dat enkele jaren geleden bleek dat beendermeel door diervoeder verwerkt werd, niet door schippers natuurlijk, maar met enorme gevolgen zoals u wellicht nog wel weet. Daardoor worden schippers nu onderworpen aan GMP+ keuringen die, vraag het de GMP-controleurs in Frankrijk, nergens op slaan en heel duur zijn. Dat betekent dat men iedere 2 jaar alle papieren moet laten zien om aan te tonen dat voor elke reis het schip schoon en droog was. Maar de binnenvaartschipper gooit dat gif echt niet in het ruim. En als er voor iedere reis gecontroleerd is of het ruim van een binnenvaartschip schoon en droog is, waarom dan die poespas van papieren die een hoop geld kosten? Tegelijkertijd wordt de schipper blootgesteld aan zaken waar wij geen enkele controle over hebben. Dit moet anders kunnen.

Steun
Vanuit diverse media is aandacht besteed aan deze gang van zaken en die aandacht hebben we hard nodig om deze ellende nu eens de wereld uit te helpen door goede regelgeving die niet weer de problemen bij de schippers legt, maar hen beschermt door controle en waarborging van het laden van veilige lading. Het feit dat dit zo groot en snel wordt opgepikt, zal alle betrokkenen veel goed doen. Daarvoor willen wij u namens de schippers in de binnenvaart hartelijk danken.

Tot zover….

https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/07/28/opnieuw-fosfine-alarm-op-binnenvaartschip/

https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5245201/binnenvaartschipper-daniel-aan-ramp-ontsnapt-had-dodelijk-gas-aan

https://www.ad.nl/binnenland/schip-met-giftige-lading-graan-in-haven-veghel-ging-maar-net-goed-voor-bemanning~ae9cf1dd/

https://www.nt.nl/binnenvaart/2020/02/12/fosfine-drama-vragen-en-antwoorden/?gdpr=accept

https://www.ad.nl/zwolle/levensgevaarlijk-gifschip-mogelijk-snel-weg-uit-zwolle-er-wordt-hier-met-mensenlevens-gespeeld~a128a4d6/205835716/

https://www.destentor.nl/zwolle/levensgevaarlijk-gifschip-mogelijk-snel-weg-uit-zwolle-er-wordt-hier-met-mensenlevens-gespeeld~a128a4d6/

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN REMCO DIJKSTRA
Voorgesteld 23 juni 2020
De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat het CNB vindt dat het plan van aanpak voor behandeling van zeeschepen met gegaste lading moet worden herzien; overwegende dat het fosfine-incident op de Fox heeft aangetoond dat schippers grote risico's lopen als zij niet goed geïnformeerd worden over de lading die zij moeten vervoeren; overwegende dat goede en volledige informatie over de lading voor schippers van cruciaal belang is; verzoekt de Minister, er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden over specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van hun gegaste lading zoals in de tankvaart al gebruikelijk is, en gaat over tot de orde van de dag. Laçin Remco Dijkstra

Reactie van Daniël Boere, schipper van de Coby op ASV Facebook
Allereerst bedankt voor alle privé reacties en fijne berichten!
Er is bij mij in het ruim, net voor de woning, 140 ppm gemeten, maar ik ben ervan overtuigd dat het geen moer uit maakt of er doden zouden zijn gevallen of niet.
We zitten nu in een rollercoaster, maar worden gewoon als nummer behandeld.
Gaat vooral over de lading en wie er verantwoordelijk is.
100% zakelijk en 0% menselijk.
Welkom in NL.

Een uitleg: wat is fosfine

Ons is een document opgestuurd, opgesteld door het NVIC. Deze mogen wij gebruiken op onze website en facebook pagina om de schippers te voorzien van betrouwbare achtergrondinformatie over fosfine.

Omdat fosfine niet het enige giftige gas is waarmee ladingen worden begast, heeft men onderaan nog een link toegevoegd naar een onderzoeksrapport van het NVIC uit 2014. Hierin staan ook andere gassen beschreven die gebruikt worden om ongedierte te bestrijden in transporten.

Hopelijk draagt deze informatie bij aan een realistische kijk op de risico's van begassing.

Senior Onderzoeker | Toxicoloog (ERT) | Stralingsdeskundige | Divisie Vitale Functies, NVIC
Universitair Medisch Centrum Utrecht | Kamernummer B.00.117 | Huispostnummer B.00.118 | Postbus 85500 | 3508 GA UTRECHT

Fosfinegas: vragen en antwoorden

Wat is fosfine?
Fosfine is een kleurloos, brandbaar gas. Fosfine zelf is geurloos, maar verontreinigingen veroorzaken vaak een knoflookachtige geur of een geur van rotte vis. Deze geur is dus afhankelijk van de verontreinigingen en is daarom niet altijd duidelijk aanwezig. Fosfinegas is zwaarder dan lucht. Het CAS-nummer van fosfine is CAS 7803-51-2.

Waar wordt fosfine voor gebruikt?
Fosfinegas wordt gebruikt bij de fabricage van halfgeleiders, plastics en vlamvertragers en ook om insecten en knaagdieren te doden in ladingen van zeecontainers en in bulkgoederen. Fosfine wordt vaak toegepast door tabletten of pellets met aluminiumfosfide of zinkfosfide aan de lading toe te voegen, waaruit langzaam fosfinegas vrijkomt. Bij aankomst op de plaats van bestemming (haven, bedrijven) moet al het gas in principe uit de container/bulkgoederen verdwenen zijn, zodat de lading veilig verder verwerkt kan worden. Overbegassing komt echter voor en mensen die werken met fosfine of met ladingen waaraan fosfine is toegevoegd, kunnen aan fosfine blootgesteld worden. De Arbocatalogus "Veilig werken met zeecontainers" biedt handvatten omtrent het veilig kunnen verwerken van gegaste zeecontainers.

Hoe kan ik vergiftigd raken door fosfine?
Inhalatie is de meest voorkomende route van accidentele blootstelling aan fosfine. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren bij het openen van een container waar fosfinegas in aanwezig is of bij het overladen van bulkgoederen waarin fosfinegas aanwezig is.

Is er een medische test die aan kan tonen of ik blootgesteld ben aan fosfine?
Er is geen specifieke test om de stof fosfine zelf aan te tonen in bloed of urine. Afbraakproducten van fosfine (fosfiet en hypofosfiet) kunnen kort na de blootstelling wel aangetoond worden in de urine. Deze bepaling is alleen nuttig als diagnostische test bij iemand met (ernstige) klachten om vast te stellen of er blootstelling aan fosfine heeft plaatsgevonden. De resultaten van deze test geven geen informatie over de mate van blootstelling of de ernst van symptomen en zijn niet bruikbaar voor medische behandeling. Bij mensen die acuut ziek zijn geworden door fosfineblootstelling kunnen allerlei gangbare medische tests wel informatie geven over schade aan de organen.

Wat zijn verschijnselen van een acute fosfine vergiftiging?
Binnen enkele uren na inademing van fosfine krijgt men last van buikpijn, misselijkheid, overgeven, hoofdpijn, duizeligheid en hoesten. Sommige mensen hebben een adem die naar fosfor ruikt (ui-, knoflook- of visachtig). Na milde blootstellingen blijft het bij deze symptomen en herstelt de persoon snel. Ernstig vergiftigde mensen krijgen ook last van pijn op de borst, hartkloppingen en hartzwakte met lage bloeddruk, stuiptrekkingen en sufheid. Na enkele dagen kunnen ook lever- en nierschade ontstaan.

Kan fosfine vergiftiging behandeld worden?
Er is geen antidotum voor fosfine, maar de effecten die het veroorzaakt kunnen wel behandeld worden. De meeste mensen die fosfine ingeademd hebben herstellen hier spontaan van. Mensen die hoge concentraties of langdurig fosfine ingeademd hebben kunnen ernstig ziek worden en moeten behandeld worden in een ziekenhuis.

Zijn er lange termijneffecten van blootstelling aan fosfine?
Na een éénmalige, beperkte blootstelling herstellen mensen snel en worden geen lange termijneffecten verwacht.
Na een ernstige blootstelling treden meestal al snel symptomen op, maar symptomen kunnen ook pas uren later optreden. Mensen die een ernstige fosfinevergiftiging doorgemaakt hebben, waarvoor ziekenhuisbehandeling noodzakelijk was, kunnen hier restschade aan overhouden.

Stapelt fosfine zich in het lichaam bij herhaalde blootstelling?
Nee, er zijn geen aanwijzingen dat fosfine zich stapelt in het lichaam. Na blootstelling zijn de stof fosfine en de afbraakproducten binnen enkele uren tot dagen uit het lichaam verwijderd. Schade aan de organen kan echter dagen tot weken duren om te herstellen. Na ernstige vergiftigingen kan het herstel onvolledig zijn.

Is fosfine kankerverwekkend?
Nee, voor zover bekend is fosfine niet kankerverwekkend.

Meer informatie is te lezen in NVIC Rapport 10/2014 Omvang, aard en ernst van incidenten met blootstelling van werknemers aan schadelijke gassen uit (gegaste) containers
(te downloaden via www.umcutrecht.nl/nvic)

Fosfine besproken in commissiedebat

Ook over fosfide heeft de heer Geurts (CDA) een opmerking

“Dan fosfide. De CDA-fractie ondersteunt de Minister in haar inzet om bescherming te bieden aan iedereen die betrokken is bij de overslag van gegaste ladingen. Schippers moeten kunnen vertrouwen op een veilige lading. Echter, in de Kamerbrief wordt alleen over fosfidetabletten gesproken. Wij als CDA vroegen ons af of fosfide het enige middel is dat wordt gebruikt; volgens mij bijvoorbeeld ook hexaan. Ik vroeg me ook af wie nou voor deze toestand precies verantwoordelijk is, ook voor de controle en de handhaving. Graag een reactie van de Minister. Want vanuit het veld verneem ik dat een binnenvaartschipper niet weet of er gebruik is gemaakt van fosfidetabletten of een andere gassing van zijn lading, die hij dan gaat vervoeren. Ik vroeg me af, en dat is van belang voor dit dossier, welke oplossing de Minister heeft voor dit probleem.”

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
We hebben daarmee natuurlijk een heel naar ongeval meegemaakt. De heer Geurts heeft geïnformeerd naar het informeren van de schippers. Het is verplicht dat een vervoerder ingelicht wordt over mogelijke gevaren van het vervoer, zodat door die schipper vastgesteld kan worden dat zijn of haar schip ook daadwerkelijk geschikt is voor een dergelijke lading. Dat is vastgelegd in het CMNI, het Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren. Er kan dus ook een gerechtelijke procedure worden gestart als er van die afspraken wordt afgeweken.

De overslag van eerder gegaste lading op een binnenvaartschip moet natuurlijk veilig zijn. We hebben daarom ook ingezet op een gerichte aanpak om risico’s bij het gebruik van die fosfidetabletten terug te dringen. De havens van Amsterdam en Rotterdam hebben hun procedures die hierop toezien, herzien. Hun plan van aanpak heb ik u toegestuurd, maar niet alleen u, maar ook de andere havens, zodat zij er ook op letten. In dat plan van aanpak zijn afspraken gemaakt over het goed informeren van de betrokken partij, inclusief de schippers dus, bij het verladen in geval van eerder gegaste lading. Ik ben ook van plan om dit najaar in IMO aandacht te vragen voor het veilig overslaan van met fosfidetabletten gegaste lading, want die kunnen ook maar zo uit Brazilië of iets dergelijks komen. Het helpt nog niet afdoende om onze havens en Europese havens in te lichten. Ik wil dit echt in IMO-verband aankaarten.

Reactie ASV
Het gaat er ons om wat er HIER gebeurt. De schipper hoort aantoonbaar bewijs te krijgen wat zijn lading is, dus in geval van fosfine of iets dergelijks hoort men op papier de waardes gemeten aan boord van het binnenvaartschip te krijgen.

> “Het is schrikbarend dat er opnieuw ernstig vergiftigde lading op binnenvaartschepen is beland”
> – *Sandra Beckerman (SP, Tweede Kamer)*

Aangenomen Motie over fosfine

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2019–2020

31 409 **Zee- en binnenvaart**

Nr. 280

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN REMCO DIJKSTRA
Voorgesteld 23 juni 2020

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het CNB vindt dat het plan van aanpak voor behandeling van zeeschepen met gegaste lading moet worden herzien;

overwegende dat het fosfine-incident op de Fox heeft aangetoond dat schippers grote risico's lopen als zij niet goed geïnformeerd worden over de lading die zij moeten vervoeren;

overwegende dat goede en volledige informatie over de lading voor schippers van cruciaal belang is;

verzoekt de Minister, er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden over specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van hun gegaste lading zoals in de tankvaart al gebruikelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

Laçin
Remco Dijkstra

kst-31409-280
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2020

Vragen aan Europarlementariërs

Vragen aan Europarlementariërs over stringente regelgeving fosfine binnen Europa

Op dinsdag 27 juli is een veel te hoog fosfinegehalte gemeten in het ruim van 3 met tarwe geladen binnenvaartschepen. 0,2 PPM (parts per million) fosfine is de grenswaarde, boven 0,5 PPM geldt dit als levensgevaarlijk; hier werd in het ruim van een van de schepen 140 PPM gemeten bij een ander schip werd wel tot 300 PPM gemeten).

De schepen waren in Oss beladen met een partij tarwe bestemd voor veevoerfabrikant De Heus. Naderhand kreeg de fabriek een melding dat de lading wellicht fosfine zou bevatten. De lading was afkomstig van een trein uit Polen.

Vele krantenartikelen, radio- en televisieprogramma's zijn er inmiddels aan gewijd. En natuurlijk kwam het drama van de Fox weer aan de orde. Na de situatie op de Fox waarbij 2 personen op de IC terechtkwamen en er duidelijk sprake was van een levensgevaarlijke situatie zijn er vragen gesteld en is een Kamermotie aangenomen waarin staat dat binnenvaartschippers op de hoogte gesteld moeten worden van de gebruikte fosfine.

Protocol fosfine uit zeeschepen in zeehavens een begin maar onvoldoende
Na die Kamermotie is het protocol in de zeehavens aangepast. Onvoldoende wat de ASV betreft want nog steeds is in het protocol niet opgenomen dat in geval van fosfinegebruik in lading vanuit zeeboten de binnenvaartschipper een certificaat meekrijgt waarin staat welke waardes in de lading in het binnenvaartschip gemeten zijn. Bovendien gaat het protocol alleen over gebruik van fosfine, hoe zit het met andere gifstoffen?
Zo'n voorbeeld zagen we in mei 2021: De ASV kaartte een nieuw vergiftigingsgeval aan van een binnenschipper die bij Tholen door de brandweer van boord was gehaald. Ditmaal ging het om de Anda die 5 mei in de Dintelhaven bij de ADM een lading sojaschroot geladen had voor Schoten.

De lading bleek hexaan te bevatten. Niet alleen heel gevaarlijk, maar ook brandbaar. Vanwege het ontploffingsgevaar kon men niet naar een plek varen waar men van boord kon. De brandweer heeft uiteindelijk met een bootje de bemanning met de hondjes van boord gehaald.

Kortom: een protocol in zeehavens m.b.t. tot fosfine blijkt onvoldoende

Europees beleid?
Hoe zit het nu met de Europese regelgeving? Wat de Fox betreft leek het feit dat het zeeschip uit de Oekraïne kwam de reden was dat men met fosfine-pillen in de lading opgezadeld zat. Maar nu blijkt een treinwagon graan uit Polen voor een enorme hoeveelheid PPM (parts per million) fosfine in de lading verantwoordelijk te zijn.
Wij als ASV vragen ons af: Kan dit zomaar, zo'n enorm gevaarlijke hoeveelheid fosfine in een lading tarwe komend van een land binnen Europa, in dit geval van Polen?

In document/P-6-2009-1095lezen we:

Richtlijn 98/8/EG en Richtlijn 91/414/EEG vormen samen een tweetrapsbenadering om de veiligheid van op de markt gebrachte bestrijdingsmiddelen te garanderen(…) V**olgens (beide) richtlijnen kunnen alleen producten worden toegelaten die geen onaanvaardbare effecten op de gezondheid van mens en dier hebben.**

Fumigatiebehandelingen met fosfine zijn niet toegestaan in Europa, aangezien fosfine niet is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG. Andere pesticiden, waaruit fosfine vrijkomt, zoals aluminium-, calcium- en magnesiumfosfide, zijn op grond van Richtlijn 91/414/EEG toegelaten(8). Het gebruik is beperkt tot professionele gebruikers en is gebonden aan de toepassing van stringente risicobeperkingsmaatregelen om consumenten, marktdeelnemers en werknemers te beschermen.

Wij vragen ons af: **waaruit bestaan in dit geval die stringente risicobeperkingsmaatregelen om consumenten, marktdeelnemers en werknemers te beschermen?**

De ASV heeft vragen hierover neergelegd bij
VVD-Europarlementariër Nagtegaal-van Doorn en
CDA-Europarlementariër Tom Berendsen

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-6-2009-1095-ASW_NL.html?redirect

Zie o.a.
Fosfine uit Polen in lading binnenvaartschepen.

https://www.destentor.nl/zwolle/levensgevaarlijk-gifschip-mogelijk-snel-weg-uit-zwolle-er-wordt-hier-met-mensenlevens-gespeeld~a128a4d6/

https://nos.nl/l/2391657

https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5245201/binnenvaartschipper-daniel-aan-ramp-ontsnapt-had-dodelijk-gas-aan

Maar dit is zeker niet de eerste maal. In 2019 is een echtpaar hier bijna aan overleden

https://www.parool.nl/nieuws/rapport-over-vergiftigde-schippers-pas-protocol-aan~b0f8817f/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

Alleen: ditmaal kwam het niet van een zeeschip uit de Oekraïne, maar van een treinwagon uit Polen

Wij als ASV vragen ons af: Kan dit zomaar, zo'n enorm gevaarlijke hoeveelheid fosfine in een lading tarwe komend van Polen?

We lezen: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-6-2008-2476-ASW_NL.html?redirect

Fumigatiebehandelingen met fosfine zijn niet toegestaan in Europa, aangezien fosfine niet opgenomen is in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG. Andere pesticiden, waaruit fosfine vrijkomt, zoals aluminiumfosfide, worden momenteel echter geëvalueerd en de beslissing tot opneming in de positieve lijst van Richtlijn 91/414/EEG zal op 31 december 2008 op basis van de wetenschappelijke conclusies van de Europese Autoriteit voor voedselveiligheid worden genomen.

En in
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-6-2009-1095-ASW_NL.html?redirect

lezen we:
Richtlijn 98/8/EG en Richtlijn 91/414/EEG vormen samen een tweetrapsbenadering om de veiligheid van op de markt gebrachte bestrijdingsmiddelen te garanderen: in de eerste plaats, naar aanleiding van een diepgaande evaluatie, de toelating van werkzame stoffen op communautair niveau, en in de tweede plaats de toelating van biociden op het niveau van de lidstaten. **Volgens beide richtlijnen**

kunnen alleen producten worden toegelaten die geen onaanvaardbare effecten op de gezondheid van mens en dier hebben.

Fumigatiebehandelingen met fosfine zijn niet toegestaan in Europa, aangezien fosfine niet is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG. Andere pesticiden, waaruit fosfine vrijkomt, zoals aluminium-, calcium- en magnesiumfosfide, zijn op grond van Richtlijn 91/414/EEG toegelaten(8). Het gebruik is beperkt tot professionele gebruikers en is gebonden aan de toepassing van **stringente risicobeperkingsmaatregelen om consumenten, marktdeelnemers en werknemers te beschermen.**

Wanneer de actieve stoffen die behoren tot de groep stoffen waaruit fosfine vrijkomt in bijlage I, IA of IB van Richtlijn 98/8/EG zijn opgenomen, moeten producten die deze stoffen bevatten overeenkomstig de eisen van de richtlijn door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten worden toegelaten, voordat zij op de markt worden gebracht. Daarom worden de risico's in verband met het gebruik van deze producten beoordeeld door de bevoegde autoriteiten en worden zo nodig risicobeperkende maatregelen genomen. De keuze van de risicobeperkende maatregelen (beperking tot professionele gebruikers, verplichting om passende persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken, enz.) zullen in dergelijke gevallen afhangen van de conclusies van de beoordelingen die in het kader van de toelating van het product zijn gedaan.

In artikel 24 van Richtlijn 98/8/EG is bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat biociden die op hun nationale markt zijn gebracht aan de eisen van die richtlijn voldoen, d.w.z. dat zij overeenkomstig die richtlijn van de markt worden genomen, langzamerhand worden geëlimineerd, of toegelaten; zij worden ingedeeld, verpakt en gekenmerkt overeenkomstig Richtlijn 88/379/EEG, zo nodig gaan zij vergezeld

van veiligheidsinformatiebladen, en reclame ervoor moet worden gemaakt overeenkomstig artikel 22 van Richtlijn 98/8/EG.

Op grond van Richtlijn 98/8/EG moeten de lidstaten ook elke drie jaar een verslag uitbrengen over hun activiteiten om aan die richtlijn te voldoen. Op basis van deze informatie stelt de Commissie een overzichtsrapport op. Tot dusverre heeft de Commissie twee van dergelijke overzichtsrapporten uitgebracht, die te raadplegen zijn op: http://ec.europa.eu/environment/biocides/implementation.htm

We lezen in een ander Europees document vragen over **Betreft: Bescherming van werkers in transport en distributie alsmede van consumenten tegen gezondheidsschade veroorzaakt door gifgas ter bescherming van goederen in zeecontainers.**

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-6-2009-1113_NL.html?redirect betreft specifiek over fosfine in containers, waarbij al de nodige vragen gesteld zijn mb.t. veiligheid van werknemers, met daarbij een voorstel tot verbod van gebruik van fosfine:

Betreft: Bescherming van werkers in transport en distributie alsmede van consumenten tegen gezondheidsschade veroorzaakt door gifgas ter bescherming van goederen in zeecontainers

1. Herinnert de Commissie zich mijn vragen **E-2229/08** betreffende import over zee van met gifgas behandelde containerladingen en de gevolgen voor werkers in transport en distributie, alsmede het antwoord van Commissaris Špidla van 2 september 2008 waaruit blijkt dat het gebruik van methylbromide op grond van de internationale code voor gevaarlijke goederen (IMDG-code) en Verordening (EG) nr. 2037/2000(1) sterk wordt gereguleerd en beperkt, dat tien EU-lidstaten dit middel niet meer toepassen voor quarantainedoeleinden, dat de Commissie het gebruik ervan verder wil verminderen en uiteindelijk verbieden, dat er alternatieven bestaan waaronder stikstof, kooldioxide, warmtebehandeling, bestraling en hoge druk en dat werkgevers verplicht zijn om de Richtlijnen 98/24/EG(2) en 2002/59/EG(3) na te leven?
2. Herinnert de Commissie zich mijn vragen **E-2476/08** betreffende EU-voorschriften voor de wijze van omgang met containerladingen die gifgas bevatten, alsmede het antwoord van Commissaris Vassiliou van 9 juli 2008 waaruit blijkt dat de vrijstellingen (kritische toepassingen) voor methylbromide vanaf 1 januari 2009 worden stopgezet en ook het gebruik als gewasbeschermingsmiddel moet worden beëindigd, dat fumigatiebehandelingen met fosfine niet zijn toegestaan in Europa omdat fosfine niet is opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 91/414/EEG(4) en dat eind 2008 nog een besluit zal worden genomen naar aanleiding van een evaluatie van andere pesticiden zoals aluminiumfosfide waaruit fosfine vrijkomt?
3. Is het de Commissie bekend dat ondanks alle bovengenoemde beperkingen in Nederland nog steeds zeecontainers binnenkomen met pinda's en cashewnoten die fosfine afgeven, dat de nationale inspectie uitvoering van nauwkeurige metingen beoordeelt als te arbeidsintensief en te kostbaar, dat weinig ladingen worden teruggezonden of vernietigd en vooral dat nog steeds de gezondheid van mensen levenslang ernstig wordt beschadigd nadat ze zijn verrast door aanraking of inademing van giftige fosfine, tolueen of benzeen?
4. Hoe beoordeelt zij de eis van de Nederlandse vakbond FNV-Bondgenoten dat de enige oplossing is dat zo snel mogelijk een algeheel verbod van gifgas in containers wordt ingevoerd en dat tot het tijdstip waarop dit verbod van kracht wordt elke lading nauwkeurig moet worden gecontroleerd en gemeten?
5. Op welke wijze bevordert zij dat op zo kort mogelijke termijn toereikende maatregelen worden genomen die ertoe leiden dat niet opnieuw slachtoffers van dit soort vergiftiging kunnen vallen?

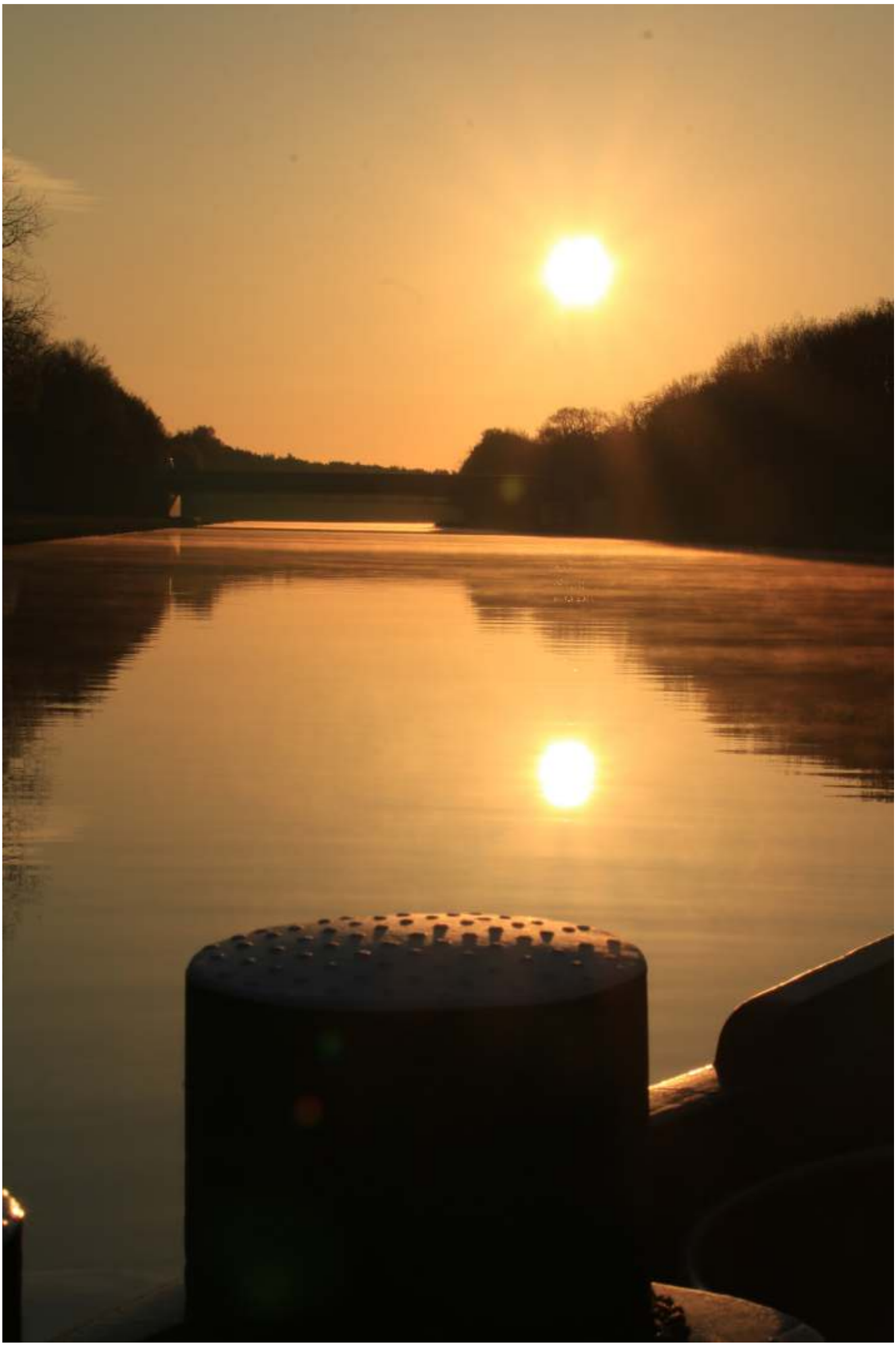
Bronnen: TV Nederland 1, actualiteitenprogramma „Een Vandaag" 22-1-2009; Radio Nederland 1, onderzoeksprogramma „Argos" 1-2-2009.

Zie ook vragen hieromtrent:
https://www.europa-nu.nl/id/vlcgize9zbzv/besluitpunt_appreciatie_van_de_motie_van
en nadere informatie op:
https://www.entegris.com/content/dam/etq/PHOSPHINE,%20ADSORBED%20-%20EU%20-%20Dutch%20-%2000232050.pdf?download=1

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-6-2008-2476-ASW_NL.html?redirect

Ik hoop hierover op korte termijn een antwoord van u te mogen ontvangen,

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791



Toekomst Binnenvaart

Europa moet aan de bak…

Dat bleek tijdens het door de Europese Binnenvaart Unie (EBU) in Brussel georganiseerde 'Inland Waterway Transport Event'. Daarin blijkt secretaris-generaal Theresia Hacksteiner opgetogen over de steun van de Europese Commissie én het parlement.

Rhenus-directeur Heinrich Kerstgens constateerde dat we nú in actie moeten komen. "Klimaatverandering raakt ons allemaal: lage Rijnwaterstanden zorgen voor hogere kosten en schaden het vertrouwen van de logistieke gemeenschap. Als de logistiek ons niet meer vertrouwt, raken we lading kwijt".

Ook het Roemeense Europarlementslid Marian-Jean Marinescu pleitte voor vaarwegverbeteringen (met name in de Donau-regio).

Hij heeft er geen vertrouwen in dat het goed komt als het overgelaten wordt aan de lidstaten. "Dan halen we de Europese doelstellingen niet", en vindt dat de EU zelf het heft in handen moet nemen. "Zonder EU-bemoeienis neemt de mobiliteit af en wordt vervoer over water alleen maar duurder". Hij roept op om tot snelle actie over te gaan om het voor elkaar te krijgen.

Opmerking: *de prijs wordt mede bepaald door factoren als het toerekenen (of niet) van de maatschappelijke kosten aan bepaalde vervoersmodaliteit. Zouden die kosten (infrastructuur, congestie, ongevallen, vervuiling) doorgerekend worden in het prijskaartje van vervoer dan zou de binnenvaart zich geen zorgen hoeven maken.*

Europees (binnenvaart)vervoerbeleid?
Friedrich Lehr, president van de Europese federatie van binnenhavens (EFIP) en directeur van de haven van Wenen, was het met Marinescu eens. 'Betrouwbaarheid van de sector hangt nauw samen met beschikbaarheid van infrastructuur. Daarvoor hebben we de lidstaten keihard nodig.'

Ook directeur Martin Staats van binnenvaartcoöperatie MSG Shipping en president van het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) deed een duit in het zakje: 'We hebben nieuwe regelgeving nodig om vervoer per binnenschip een boost te geven'. Zijn grote zorg is de afname van het vervoersvolume in Duitsland van 250 miljoen ton naar 190 miljoen ton per jaar.
Duitsland, met 4.000 kilometer bevaarbare vaarwegen, kent veel obstakels. Na veel druk op de overheid is er nu een Masterplan Güterbinnenschifffahrt, maar volgens Staats is er meer druk van Brussel nodig.
Hij stelt voor om er een Europees plan van te maken, samen met de programma's van andere lidstaten.

En dus zal het allemaal anders worden, toch?
Dat is wel te hopen. Want nadat we jaren geleden al een witboek vervoer hebben ontvangen waarin de bedoeling was dat er een modal shift zou plaatsvinden, hebben we moeten constateren dat dit wel mooie woorden waren, maar dat die woorden op geen enkele manier werden ondersteund door daden.
Waar men wel op inzette - het vergroten van enkele vaarwegen - leek het doel toch vooral te zijn: goedkoper vervoer.

Tegelijkertijd bleef de CCR haar best doen om de kleinere schepen te laten verdwijnen waarmee de diversiteit van de binnenvaartvloot ernstig aangetast is.
Het milieuvriendelijke deur-tot-deur vervoer door de kleinere binnenvaart is zo goed als om zeep geholpen en voor de kleinste schepen is er inmiddels het moment aangekomen, dat men verdwijnt omdat er geen vervoerszekerheid meer te bieden is.

Gevolgen verdwijnen diversiteit van de vloot geen onderwerp
Nu horen we van mevrouw Hacksteiner dat haar Europese koepelorganisatie van binnenvaartrederijen (EBU) vierkant achter Valeans streven staat en nog wel veel meer lading zou willen vervoeren als 'Brussel' de voorwaarden daarvoor schept.

Hadden de eigenaren van de kleinere schepen de afgelopen jaren maar enige steun ondervonden van mevrouw Hacksteiner en haar EBU: Dan zouden er veel minder kleinere schepen gesloopt zijn en dan zou er dus meer kans zijn om de modal shift te bewerkstelligen. Daar zou helemaal geen steun van Brussel voor nodig geweest zijn. Koesteren wat waardevol is, is alles wat er gevraagd werd.

Hebben we nu mevrouw Hacksteiner gehoord met de vraag om te redden wat er nog te redden is?
Nog steeds niet!

Maar de gedroomde nieuwbouw van kleine schepen komt natuurlijk niet van de grond; onhaalbaar en onbetaalbaar. Dus wat er niet meer is, kan niet meer varen en dus ook geen werk overnemen van vervoer over de weg. Met de schepen verdwijnt het werk, is een gegeven dat we al decennia aan den lijve ondervinden, zodat mede daardoor het ladingaanbod voor de binnenvaart krimpt.

En dat terwijl Europa 25% meer vervoer over water wil in 2030 en 50% meer lading én emissievrije schepen in 2050.
Ondertussen is de realiteit dat er een verlies van lading is; nu al 25% in de staalsector, komende 60 jaar nog een derde verlies. De containervaart biedt nog hoop, 120% groei tot 2040, maar het is een druppel op een gloeiende plaat en door congestie dreigt de binnenvaart ook bij dat segment aan groei in te boeten.
Maar het lijkt erop dat de Europese Commissie nu toch echt die gewenste modal shift wil vormgeven door actie. Dat blijkt uit het recent gepubliceerde Naiades III ('Boosting future-proof European inland waterway transport'), het actieplan met 35 concrete punten en tientallen miljarden euro's in het vooruitzicht.

Binnenvaart is de duurzaamste en efficiëntste modaliteit
Dat zei de Roemeense Transportcommissaris Adina Valean. Dat is dezelfde dame die beweerde dat kleinere binnenvaart vervuilend zou zijn. Gebaseerd op wat? Maar met verregaande consequenties.

Zij zei enkele jaren geleden (alweer) op een vraag van *onze Minister van Nieuwenhuizen dat zij geen compassie wilde tonen voor kleinere schepen die niet aan de CCR-regelgeving konden voldoen, met de misvatting dat oudere (dus ook de kleinere) schepen per definitie vervuilender zouden zijn.*

Zij had, door onze Minister te ondersteunen, een verschil kunnen maken en dan had de diversiteit van de binnenvaartvloot gewaarborgd kunnen blijven en de binnenvaart beter haar goede werk kunnen doen. Tenslotte weet mevrouw Valean in een videoboodschap tijdens het event wel te melden dat zij binnenvaart ziet als

duurzaamste en efficiëntste modaliteit. Dan zou je toch die hele sector moeten koesteren.

Ook positieve geluiden kwamen er van Topambtenaar Daniel Mes, betrokken bij de Green Deal als lid van het kabinet van EU-klimaatcommissaris Frans Timmermans. Hij noemde de binnenvaart 'de stille, sterke kracht van de Green Deal'.

Weinig steun energietransitie: modal shift beste oplossing
Reëel klonk EBU-president Paul Goris die de conclusie trok dat tot nu toe maar weinig lidstaten de sector tegemoet kwamen met steun om de energietransitie op gang te brengen. Zijn boodschap zou Nederland zich ook aan mogen rekenen, toen hij stelde 'We zijn nu al een energiezuinig, veilig en duurzaam alternatief voor wegvervoer. Als meer lading over water gaat, draagt de binnenvaart direct bij aan een schoner klimaat.' *Daar kunnen we het van harte mee eens zijn. De ASV heeft dan ook niet voor niets tegen de Minister gezegd om in plaats van de binnenvaart te belasten met meer vervuilende en gevaarlijke biobrandstof het milieu veel meer geholpen is met verschuiving van weg naar water. Een simpel rekensommetje leert dat vervoer over de weg tot wel 9x meer CO2 leidt. 1 en 1 is 2 zou je zeggen……*

CCR doet ook wat
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) publiceert binnenkort een uitgebreide studie naar verdere vergroening van de binnenvaart, kondigde secretarisgeneraal Bruno Georges aan. 'Het wordt een proces van jaren. Daar is tenminste zeven miljard euro voor nodig. De CCR wil er met de vijf lidstaten een bijdrage aan leveren.'

Feiten en fabels: Vrachtwagens snel schoner?
Al heel wat jaren geleden werd (destijds door de heer Theoligitis van DG MOVE) ons verteld dat de vrachtwagensector de binnenvaart inmiddels ingehaald zou hebben en veel schoner zou zijn. Er werd niet bij verteld wie die berekeningen op basis waarvan gemaakt had en we merkten later dat er erg veel "aannames" gedaan zijn die makkelijk te weerleggen waren.

Ook nu wordt weer gesteld dat vrachtwagens snel schoner worden dan binnenvaart, met het dreigende gevaar dat de binnenvaart daarmee haar positie kwijt zou raken. De innovatiecyclus is volgens een spreker in de binnenvaart met 40 jaar veel te traag.

Daniel Mes (DG Climat) wil graag samen met de binnenvaart een businesscase uitwerken om de noodzakelijke vergroening te realiseren.
De vraag die ook hier opgeworpen wordt (door binnenvaartreder Günther Jaegers) is: hoe kan de binnenvaartondernemer, die investeert in vergroening, zijn klanten daaraan mee laten betalen?

En dan zien we weer hoever de Europese ambtenaren af staan van onze praktijk. Want het antwoord van Daniel Mes (DG Climat) is dat elke verlader of klant zou weten dat je zonder investeren niet kunt vergroenen, dus adviseert hij het gesprek aan te gaan.

Het befaamde kluitje in het bekende riet zou ik zeggen.

Boodschap aan het Minister van Nieuwenhuizen: Hou het haalbaar
Henrik Hololei (DG Move) adviseert te blijven benadrukken dat de binnenvaart nu al schoner is en voldoet aan de Green Deal. Dat is bij de ASV niet aan dovenmansoren gericht.
Nu maar hopen dat wat betreft de plannen van het Ministerie I&W men ook wil luisteren naar wat hij heeft gezegd:

'**Bedenk dat ambities zonder realisme nergens toe leiden. Hou het haalbaar. Dit is geen race om de beste te zijn. Het is een proces van evolutie, we hebben geen revolutie nodig. Ga niet verder dan je polsstok lang is. De binnenvaart zit al in een goede positie.'**

Sunniva Fluitsma

Goed nieuws uit Europa

Het lijkt erop dat Europa (eindelijk!) de binnenvaart heeft ontdekt. De binnenvaart als een deel van de oplossing voor de milieuproblemen waar we allemaal mee kampen.

Komt het door de extreme weersomstandigheden van de laatste tijd? Of zou Brussel de uitspraken van Timmermans aandachtig aanhoren en meer steun geven aan de binnenvaartsector?
En zou het ook deze keer weer bij loze woorden blijven (zie het witboek vervoer wat al jaren geleden uitsprak dat er een modal shift zou moeten plaatsvinden) of is het Europees Parlement echt hard op weg om de binnenvaartsector een centrale plek te geven in Europese transportbeleid?
Het is in ieder geval een positief teken dat de transportcommissie van het Europees Parlement met een meerderheid voor het binnenvaartrapport (een initiatief van VVD-Europarlementariër Caroline Nagtegaal-van Doorn) heeft gestemd.
Een rapport dat niets te vroeg komt, gezien de drama's die we dagelijks meemaken met het achterstallig onderhoud van de kunstwerken. In het rapport wordt namelijk benadrukt dat goede bruggen, sluizen en waterwegen onmisbaar zijn om de modal shiftdoelen te behalen.
En wetende dat er inmiddels sprake is van een reverse (omgekeerde) modal shift, valt er geen tijd meer te verliezen.

Keus voor automatisering en digitalisering
Helaas lijkt men ook nu weer niet te kiezen voor het waarderen van het essentiële goede onderhoud (om te beginnen met wegwerken van massa's achterstallig onderhoud!), want de focus ligt wederom op verdere automatisering en digitalisering. Zou Europa niet eens moeten kijken naar de effecten van de op afstand bediende bruggen en sluizen in Nederland? Al dat extra oponthoud, de belemmeringen helpen de binnenvaart natuurlijk niet. Het is dan ook niet zo vreemd dat de Nederlandse overheid zich doof houdt voor de vraag van de ASV om dit te evalueren. Nu kan men volhouden dat het allemaal "vlot en veilig" is, ook al liggen er rapporten die anders aantonen.
Inmiddels zien we België -die toch goed bezig is met het stimuleren van de binnenvaart- ook inzetten op volledig geautomatiseerde bediening. We houden ons hart vast. Automatisering en digitalisering als doel, niet als middel, helpt ons niet verder, integendeel.

Verduurzaming van de vloot
Natuurlijk is het logisch dat Europa zich bovendien inzet op verduurzaming van de vloot, met inzet op verschillende alternatieve brandstoffen, maar daar ligt ook een taak aan ons: we zullen goed in de gaten moeten houden dat dit zorgvuldig gebeurt, zodat de schepen op een veilige manier kunnen vervoeren met een geschikte brandstof tegen betaalbare prijzen. Tenslotte zou dit nooit mogen betekenen dat er juist daardoor vervoer van het water naar de weg verdwijnt, wetende dat de CO_2 uitstoot bij vervoer over de weg vele malen (ongeveer 9x!) zo groot is als bij vervoer over water. Dat zou letterlijk het kind met het badwater weggooien zijn.
Wat echt positief is, is dat men doordrongen lijkt van het feit dat als men een diversiteit binnen de vloot wil houden, men ook bij verduurzaming en vergroening rekening dient te houden met de vereiste diversiteit aan scheepstypen.

Binnenvaartfonds
Gelukkig wordt door Nagtegaal-van Doorn erkend dat de sector vooral bestaat uit zelfstandigen, kleine familiebedrijven en mkb'ers, die als hardwerkende ondernemers "letterlijk en figuurlijk op hun pensioen varen". Zij spreekt uit dat deze ondernemers deze uitdaging niet alleen kunnen aangaan. Daarom roept de transportcommissie de Europese Commissie op een Europees binnenvaartfonds te vormen om de sector financieel te ondersteunen in de groene en digitale transitie.

We zien ernaar uit om Nagtegaals initiatiefrapport in september op de plenaire agenda van het Europees Parlement terug te vinden.

Goed nieuws uit Europa deel 2

Met pijn in het hart zagen we de Wytske Postma, woordvoerder binnenvaart van het CDA, uit de Kamer vertrekken na de verkiezingen. En we vinden het nog steeds erg dat iemand die zich zo met hart en ziel ingezet heeft voor de binnenvaartbranche, niet meer de kans kreeg het goede werk voort te zetten.

We hebben wel ontzettend geluk met haar opvolger: Jaco Geurts die het stokje van Wytske met verve overgenomen heeft. En net als Wytske zien we dat Geurts oog heeft voor het sociale aspect van het bestaan in de binnenvaart en actief input geeft bij de commissie Infrastructuur en Waterstaat.

Input CDA op Europees binnenvaartbeleid
En nu zien we die betrokkenheid ook weer terug bij CDA-Europarlementariër Tom Berendsen; CDA-woordvoerder transport en verantwoordelijk voor dit dossier namens zijn Europese fractie.
Net als de hiervoor besproken Kamerleden werpt hij zich op als beschermer van

de (binnenvaart)familiebedrijven.

En dat is van groot belang, want volgens Europa moet het vervoersaandeel in 2030 met een kwart en in 2050 zelfs met de helft zijn gestegen.

Geheel terecht stelt Berendsen dat familiebedrijven cruciaal zijn voor Europese ambities op binnenvaartgebied. En bij familiebedrijven horen ook voorzieningen waar gezinnen gebruik van kunnen maken.

Waar wij de laatste jaren zagen dat er uitgegaan werd van een 24-uurs economie waarbij de schepen, en dus de bemanning, geheel ten dienste moest staan aan zo snel en goedkoop mogelijk vervoer, horen we hier het geluid van onze realiteit. Want naast schepen die 24/24 varen waarbij ploegen elkaar aflossen, bestaat nog steeds het grootste deel van de vloot uit gezinsbedrijven. Berendsen vraagt begrip voor degenen die werkzaam zijn in deze sector; de familiebedrijven, de schippersfamilies - vaak met kinderen aan boord - die met veel passie hun vak uitoefenen. Hij stelt terecht vast dat men er dan ook voor moet zorgen dat er voldoende faciliteiten zijn om een gezinsleven aan boord mogelijk te maken. Chapeau meneer Berendsen!

Bij het initiatiefvoorstel voor een toekomstbestendige Europese binnenvaartsector denkt Berendsen bijvoorbeeld aan voldoende autosteigers langs de grote waterwegen, zodat het makkelijk is om

als gezin aan wal te gaan. Geheel terecht stelt hij “Met voldoende voorzieningen houden we dit vak aantrekkelijk voor toekomstige generaties. Dit is een belangrijk onderdeel van ons initiatiefverslag, maar zie ik er nog onvoldoende van terug in de nieuwe plannen van de Commissie.”

En dat de heer Berendsen goed naar de schippers heeft geluisterd (en/of zoveel inlevingsvermogen heeft), blijkt wel uit het feit dat hij aangeeft dat ook andere randvoorwaarden moeten kloppen om het potentieel van de sector te benutten. Randvoorwaarden zoals de kwaliteit en navigeerbaarheid van de Europese vaarwegen die écht beter moet; dat vergt onderhoud en investeringen.

Hij spreekt vervolgens uit dat als men wil dat havens als logistieke en energiehubs een sleutelrol in de duurzame transitie spelen, deze havens dan wel over voldoende capaciteit en de juiste infrastructuur moeten beschikken. (Dan heeft Rotterdam nog een enorme inhaalslag te maken, red)

Samenvattend:
Het lijkt wel of de ASV zichzelf hoort praten: **Als je wilt dat er (een betere) toekomst is voor de binnenvaart, dan moet dat wel mogelijk gemaakt worden en dan zal de binnenvaart aantrekkelijk moeten zijn om een toekomst in te vinden. Wat goed om dat te horen vanuit deze Europarlementariër.**

Werksessie Ondernemers/schippers

Werksessie ondernemers/schippers Toekomst Binnenvaart

Verslag van de werksessies met varende ondernemers/schippers – 25 februari, 31 maart 2021

Dit verslag geeft een overzicht van de aandachtspunten die zijn ingebracht en besproken tijdens de twee werksessies voor varende ondernemers/schippers als onderdeel van het Programma Toekomst Binnenvaart. Deze werksessies hebben plaatsgevonden op 25 februari 2021 en 31 maart 2021. Dit betreft een gecombineerd verslag van de beide werksessies.

Tijdens de eerste werksessie op 25 februari 2021 heeft het Ministerie van IenW informatie gedeeld over het Programma Toekomst Binnenvaart en een beeld geschetst van de inbreng die daarover tot nu toe tijdens een tweetal plenaire sessies van eind 2020 is opgehaald. Aan deze plenaire sessies hebben vertegenwoordigers van de binnenvaartsector deelgenomen, waaronder brancheorganisaties, binnen- en zeehavens, kennisinstellingen, verladers en binnenvaartopleidingen. Het door IenW geschetste beeld van de inbreng tijdens de plenaire werksessies is opgenomen in een aan de schippers toegezonden discussiedocument. Dit discussiedocument is gebruikt als leidraad voor de dialoog.
Aan het begin van de eerste werksessie met de schippers heeft IenW ook aangegeven wat het doel is van deze werksessies, namelijk een praktijktoets van de tot nu toe opgehaalde inbreng tijdens de hierboven genoemde plenaire sessies en het ophalen van mogelijk nieuwe gezichtspunten over de toekomst van de binnenvaart die door individuele ondernemers/schippers belangrijk worden gevonden. De inbreng van de varende ondernemers/schippers zal worden meegenomen in het Programma Toekomst Binnenvaart en worden gedeeld met de partijen die betrokken zijn bij de plenaire sessies van het Programma Toekomst Binnenvaart.

Als algemene reactie werd door de varende ondernemers/schippers aangegeven dat het belangrijk is om naar de schippers te luisteren en dat deze werksessies daarom erg op prijs worden gesteld.

ENERGIETRANSITIE
Conclusie
Het belang van verduurzaming wordt breed onderschreven, maar de investering in verduurzaming moet wel terugverdiend kunnen worden en moeten ook in de praktijk een positieve impact hebben (niet alleen op papier). Verladers zijn vaak nog niet bereid om extra te betalen voor

verduurzaming. Een beter verdienmodel is nodig zodat duurzamer varen zelfstandig kan worden terugverdiend.

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:

- Tijdens de eerdere plenaire sessies zijn lange termijncontracten als oplossing genoemd voor de financiële haalbaarheid van vergroening c.q. innovaties. Een reactie daarop is dat 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). Daarnaast duren lange termijncontracten enkel zo lang als de opzegtermijn die erin staat.
- Het beschikbaar stellen van Europese gelden kan de verduurzaming vooruithelpen.
- Blokkades die bestaan bij kapitaalverstrekkers (banken) moeten verder onderzocht worden. De huidige kredietmarkt blijkt niet geschikt is voor de binnenvaart. Banken hebben daarnaast te maken met strengere regelgeving (stress test sancties) wat een negatief effect heeft op binnenvaart ondernemers. Financiering van de ECB moet terecht komen bij de particuliere schipper.
- Er is meer perspectief en zekerheid nodig over de toekomstige energiedragers voor duurzame voortstuwing waarop ingezet kan worden. Ondernemers willen niet investeren in een technologie die achteraf snel achterhaald blijkt en waarvoor de benodigde infrastructuur niet tot stand komt. Transparantie van en goede communicatie met de overheid is daarbij van belang. Ook als het gaat om gefinancierde projecten die uiteindelijk niet het gewenste resultaat hebben behaald. Daar kan de sector en overheid van leren. In zekere mate kunnen ondernemers zelf ook informatie verkrijgen (bijvoorbeeld door aan boord te meten) over de prestatie en toekomstige benodigdheden van hun eigen schip.
- Duurzame aandrijving is duurder dan conventionele aandrijving (bijvoorbeeld: diesel-elektrisch is 10 – 15% duurder dan conventioneel). Verladers zijn nog niet bereid om deze extra kosten te betalen.
- Enerzijds werd aangegeven dat het bijmengen van biobrandstoffen als transitieoplossing zal moeten dienen tot 2030 en dat er Europese regels nodig zijn om een level playing field te behouden. Maar er werd aan de andere kant ook gewezen op de onbetrouwbaarheid en mogelijke gevaren van het gebruik van biobrandstoffen, waarbij het gebruik van FAME wordt afgewezen. Bij het bijmengen van biobrandstoffen moet men kijken naar de gehele productie. Ook is aangegeven dat motor leveranciers onvoldoende zijn meegenomen in het kader van de toepassingsmogelijkheden.
- Gedwongen investeringen helpen het klimaat en de schippers niet verder. Verduurzaming moet niet louter een papieren verduurzaming zijn en echt iets oplossen (bijvoorbeeld niet gebaseerd zijn op onjuiste of onvolledige aannames).
- Wegens de lange levensduur van binnenvaartschepen gaat de vernieuwing in de binnenvaart langzamer dan bij andere modaliteiten, zoals het wegvervoer. Echter, is vernieuwing (bijvoorbeeld nieuwe motoren) wel zo duurzaam als men kijkt naar het hele plaatje? Bijvoorbeeld het energieverbruik voor het vervangen van een motor versus de uitstootreductie. Neem de uitstoot van recyclen van de bestaande motor en van de nieuwe techniek die wordt geïnstalleerd ook mee.
- Erkenning van verduurzaming door varende ondernemers is belangrijk. Het labelsysteem is als een mogelijke effectieve tool voor erkenning benoemd. Tegelijkertijd is wel aangeschreven dat het essentieel is dat de behoeftes van de toekomstige gebruikers, de varende ondernemers, goed in beeld zijn gebracht en verwerkt in het systeem. Anders wordt het geen succes.
- Grotere vervoerders met meer financiële kracht kunnen makkelijker de overstap maken naar duurzaam varen, wat het concurrentievermogen van kleine schippers doet afnemen.

SAMENWERKING

Conclusie

Met samenwerking onder varende ondernemers kan de bedrijfsvoering van de binnenvaart op verschillende aspecten worden verbeterd (zoals vervoerszekerheid). Tegelijkertijd worden niet alle tekortkomingen opgelost door samen te werken. Er zitten ook veel haken en ogen aan waardoor coöperatievorming een grote uitdaging blijft.

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:

- Dat zodra samenwerking de positie van de schipper echt versterkt (bijvoorbeeld EUBO) het onmiddellijk verboden wordt.
- 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.
- 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 Nijenrode1) 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. (NB: tijdens de feedback ronde is aangegeven dat dit niet een door alle deelnemers gedeelde opvatting is).
- Samenwerking alleen zin heeft als varende ondernemers in coöperatieverband een bodemtarief mogen hanteren (dat door de overheid geborgd moet worden).
- Barrières moeten worden weggenomen, zoals die bestaan vanuit mededingingsbeleid.
- De businesscase voor financiering van verduurzaming wordt niet met samenwerking opgelost. De kosten daarvan moeten bij de verlader gelegd worden. Die moet (zo nodig gedwongen) voor duurzaamheid (binnenvaart) kiezen en de kosten daarvan dragen.
- Dat er onderling vertrouwen nodig is. Door wantrouwen en uiteenlopende meningen is bijvoorbeeld de coöperatie van de EUBO (2010) uit elkaar gevallen.
- Samenwerking zal altijd vrijwillig moeten blijven en nooit opgelegd.
- Samenwerking kan leiden tot een vijandige reactie van bevrachters (geen gebruik maken van schepen uit het samenwerkingsverband). Belangrijk is dus dat de groep die gaat samenwerken groot genoeg is zodat je er niet om heen kunt.
- De overheid zou een tijdelijk financieel vangnet kunnen vormen in de opstartfase van een samenwerkingsverband door gunstige leningen te verstrekken (voor schepen van het samenwerkingsverband die de bevrachters links laten liggen).
- Samenwerking betekent een professionalisering van de bedrijfsvoering en dat kan kostenverhogend werken, bijvoorbeeld omdat in de huidige situatie de kosten van de meewerkende partner niet in ogenschouw worden genomen.
- De markt zou transparanter moeten zijn. Daarin is geen plaats is voor een tussenpersoon tussen verlader en varende ondernemer.
- De toepasbaarheid van samenwerking wordt bepaald door het soort markt/ladingsegment. Samenwerking in de spotmarkt ligt daarbij minder voor de hand (bijv. in tegenstelling tot de containermarkt).
- De spotmarkt speelt een belangrijke

rol in het opvangen van prijsfluctuaties. Voor een betere positie van varende ondernemers in deze markt is een veel meer transparante markt nodig, 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.
- Op EU niveau zijn al veel regels geharmoniseerd. Dit is van groot belang omdat de binnenvaart grensoverschrijdend is. Er is echter verdere harmonisatie nodig, bijvoorbeeld op het gebied van laad en lostijden, liggelden, of BICS.

INNOVATIE

Conclusie

Varende ondernemers willen graag innoveren, en doen dit in de praktijk ook zodra het kan. Tegelijkertijd lopen ze tegen verschillende problemen aan die aangepakt kunnen worden, met name onvoldoende verdienvermogen om te investeren, en stroeve (EU, CCR, of nationale) regelgeving.

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:
- Innovatie en digitalisering zijn geen doelen op zich maar een middel tot verbetering (efficiëntie, dienstverlening, communicatie, navigatie, verduurzaming, veiligheid). Innovatie moet niet zonder reden afgedwongen worden. Te veel innovatie/digitalisering heeft ook als gevolg dat kennis van het vak afneemt. Dit is problematisch bij technische uitval. Wees met digitalisering transparant en houd het simpel zodat iedereen er gebruik van kan maken.
- Creëer als overheid ruimte voor innovatie in de regelgeving zodat ondernemers nieuwe ideeën kunnen uitproberen zonder tegen problemen aan te lopen bij de inspecteur. Zorg ook voor simpele en duidelijke procedures.
- Het gebrek aan innovatieve motoren is deels te wijten aan het feit dat de markt voor binnenvaart motoren te klein is waardoor er te weinig aanbod van motorfabrikanten is. Motorspecificaties zouden op mondiaal niveau afgestemd kunnen worden. De CCR eisen dragen negatief bij aan het verdienmodel van fabrikanten waardoor het minder aantrekkelijk is om voor deze markt te produceren.
- De mogelijkheid om vrachtwagenmotoren te mariniseren is prima, maar vooral interessant voor kleine schepen omdat de vermogens daarvan beperkt zijn.
- Innovatie in de binnenvaart wordt afgeremd door sommige CCR-eisen, waar de schippers al hun geld aan kwijt zijn. De gelden uit het reservefonds hadden bijvoorbeeld elders gebruikt kunnen worden voor innovatie (zoals studies).
- Waarom moet er ingezet worden op dure Stage V motoren en wordt niet aangesloten bij bijvoorbeeld de Tier-2 eisen?
- Het huidige onderwijsaanbod is niet innovatief genoeg en behoeft Europese harmonisatie. Ook zijn de doorstroommogelijkheden met de huidige opleidingen te beperkt. Daarnaast is benoemd dat een goede MBO 4 opleiding zou moeten voldoen om in de praktijk het vak goed te kunnen uitoefenen (waarom is HBO nodig?).

VAARWEGEN

Conclusie

Bevaarbare vaarwegen en goed werkende en bediende infrastructuur vormen een essentiële basis zodat schippers hun werk betrouwbaar en veilig kunnen uitvoeren.

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:
- Onderhoud van vaarwegen en infrastructuur, zoals bruggen en sluizen, loopt achter. Daar is meer aandacht en geld voor nodig en het moet sneller, met name op de Maas. Er wordt teveel uitgegeven aan onderzoekbureaus voordat het geld wordt gebruikt voor concrete verbetering van infrastructuur.
- Het bedienen op afstand van bruggen en sluizen leidt tot minder betrouwbare bediening en gevaarlijke situaties. Digitalisering zelf wordt als einddoel gezien, zonder dat de dienstverlening er beter van wordt. Daarnaast is het onduidelijk bij wie de overheidsverantwoordelijkheid ligt (Rijkswaterstaat, provincies, gemeentes). Ook de vakbekwaamheid van brug- en sluiswachters laat te wensen over. Kunstwerken moeten beter toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten.
- Minder diep stekende schepen zijn geen oplossing voor het laagwaterprobleem: het maakt het vervoer duurder, omdat je dan onder normale omstandigheden meer schepen nodig hebt voor hetzelfde vervoersaanbod. Daarnaast zijn daar grote investeringen voor nodig, terwijl de situatie over 5-10 jaar weer anders kan zijn.
- De laagwaterproblematiek kan deels worden ondervangen door grotere voorraden aan te houden bij de verladers

1 “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart”, 10 April 2012

Rotterdam

Nieuwe tariefstructuur havengeld Rotterdam

Belangrijkste aandachtspunten vanuit ASV op het voorstel van HbR zijn:

- Huidige systeem met abonnementen 7 en 14 dagen briefjes werkt wel makkelijk en betekent dat we per week kijken of een 7 dagen of 14 dagen briefje nodig is.
- Afrekenen per bezoek met een maximumduur van 72 uur geeft meer druk om te bepalen of je langer of korter in de haven bent dan met een weekbriefje.
- Of een bezoek aan de haven binnen 72 uur plaatsvindt, hangt van veel factoren af; een schip is afhankelijk van de planning van het lossen van zeeschepen en vervolgens de planning van het laden van binnenvaartschepen; dat loopt regelmatig anders dan gepland waardoor je langer ligt te wachten in de haven. Droge bulklading zoals agribulk is veelal vervoer op basis van spotmarkt en lastig in te schatten qua planning en tijdsduur in de haven.
- Sommige schepen zijn ook elke dag in de haven van Rotterdam; Machiel Smitsman geeft als voorbeeld aan dat er momenteel dagelijks met zand tussen de Frisohaven in Rotterdam en Delft gevaren wordt en men heel frequent in de haven komt. En dus in de nieuwe situatie voor elk bezoek moet betalen en duurder uit is dan nu, omdat er geen jaarabonnement meer is voor de vrachtvaart.
- Tevens zijn er ook schippers die Rotterdam als thuishaven hebben en langer liggen, bijv. in de Maashaven als er even geen werk/lading is (en niet alleen in de zomer en met kerst).
- • Schipper heeft te maken met veel verschillende systemen van havens. Als Rotterdam en Amsterdam en andere havens verschillende vormen van binnenhavengeld gaan afrekenen, is dat voor een schipper complex en lastig. Zeker met een nieuwe structuur als betalen per bezoek (m2) en o.b.v. overslag (ton). Dan kan het zijn dat je in één week binnenhavengeld betaalt voor 4 havens o.b.v. 4 verschillende tariefstructuren.
- Zou goed zijn om met voorbeelden te komen wat het nieuwe tariefstructuur betekent voor de schipper zelf. Leden van ASV varen vooral droge lading en ook met kleinere schepen tot 86 meter.

Machiel Smitsman (schip Merwestroom) en Jessica van den Akker (schip ms Loreley) geven aan graag voor de eigen schepen een vergelijking te maken.

- Op basis van het voorstel van HbR met de huidige tarieven heeft ASV het gevoel dat het duurder wordt voor de schippers; en dat het de havens erom gaat dat binnenvaartschepen snel de haven in en snel de haven uit moeten.
- HbR geeft aan dat het uitgangspunt is, dat schepen betalen naar gebruik en gekozen is voor bezoek met een duur van 72 uur (dat geldt voor 90% van de schepen die de haven bezoeken).
- Voor schepen die de haven veel bezoeken en veel meer gaan betalen wordt gekeken naar een compensatieregeling voor een bepaalde periode.
- De bouw van het IT-systeem vordert en in augustus wordt een test met klanten gehouden om de opgave van een bezoek van een schip te testen. ASV geeft aan bereid te zijn om deel te nemen met een aantal schepen.

Spudpalenligplaatsen Rotterdam verdwijnen

In 2019 heeft Rotterdam, om zo efficiënt mogelijk gebruik te kunnen maken van nog niet ontwikkelde delen van de haven, een aantal spudpalenplaatsen ingericht. Veel van deze spudpalenplaatsen zullen op termijn weer verdwijnen.

Zoals bekend wordt op dit moment de Amaliahaven verder ontwikkeld en is er inmiddels een start gemaakt met voorbereidingen voor de bouw van nog eens 2400 meter kademuur.

Het havenbedrijf heeft hierbij aan de aannemer de eis gesteld dat de bouw en het transport van bouwstoffen zo groen mogelijk uitgevoerd moet worden. Dit betekent dat er veel transport via het water gaat.
Zoals eerder in de WBR aangekondigd, moet de spudpalenplaats in de Amaliahaven hiervoor wijken. Deze ligplaats zal ook nadat de bouw afgerond is (medio 2024), niet meer terugkomen.

Er wordt nog gekeken of er een mogelijkheid is om op een andere locatie op de 2e Maasvlakte een nieuwe spudpalenplaats te creëren.

Er is de ASV gevraagd bovenstaande informatie te delen, dat doen wij natuurlijk graag.

Er wordt een verkeersbesluit in de Staatscourant gepubliceerd en het werkgebied in de Amaliahaven zal met gele tonnen afgezet worden.

wijnne barends

Rotterdam heeft liever superjachten

(Havenbedrijf) Rotterdam: liever megajachten dan beroepsvaart?

Terwijl Rotterdam bezig is om binnenvaartschepen te weren uit haar stad, wordt er tegelijkertijd volop ingezet op het binnenhalen van superjachten; zo lezen we in het AD dat superjachten van de allerrijksten der aarde een vaste ligplaats zouden moeten krijgen in Rotterdam.

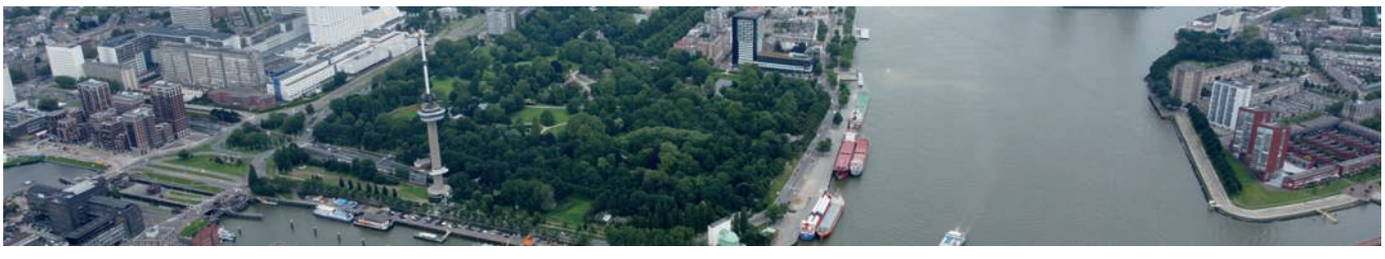
Niet alleen de bouwers van de megaschepen in de regio vinden dat, ook de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam zouden het recent eens geworden zijn. Men heeft het er zelfs over dat over pakweg vijf jaar het eerste miljoenenjacht al in de stad zou kunnen aanmeren.

Dat is toch vreemd:
Die superjachten verbruiken ongelooflijk veel brandstof tijdens het varen DUS veroorzaken zij veel (CO_2) uitstoot. Ook als deze schepen stilliggen zullen ze veel energie verbruiken. Tegen de noodzakelijke goederenvervoerders wordt gezegd dat men vooral MINDER (CO_2) moet uitstoten, maar tegelijkertijd zou men iets binnen willen halen wat die uitstoot enorm zal doen toenemen.
Is dat nu opeens geen probleem meer?
Als één van de voordelen voor Rotterdam wordt genoemd dat die superjachten onderhouden moeten worden, maar als een binnenvaartschip een (biologisch!) sopje gebruikt, is men al in overtreding. Hoe zal dat dan gaan met die blinkende jachten?

En dan het ligplaatsenprobleem; iedereen zou kunnen weten hoe nijpend de situatie voor de binnenvaart is. Tegen de ASV wordt voortdurend gezegd dat er nu eenmaal geen ligplaatsen te vinden zijn. Als wij voorbeelden noemen waar ligplaatsen aan de binnenvaart onttrokken zijn zoals de Rijnhaven worden we genegeerd, maar nu zou er wel opeens volop plek zijn voor superjachten?
Ergo: voor de binnenvaart, zorgend voor noodzakelijk goederenvervoer, is geen plaats meer maar voor dure pleziervaart dus wel?
Begrijpt iemand hier nog iets van?
Wij niet.

Uiteindelijk heeft, naar wij begrijpen, de Rotterdamse bouwwethouder Bas Kurvers (VVD) een streep door de Rijnhaven Marina gezet, omdat hij die niet vindt passen in de toekomst voor de stadshaven 'die voor en door de Rotterdammers moet zijn'. Een wijs besluit volgens de ASV.
Maar tegelijkertijd zegt het Havenbedrijf Rotterdam dat het de sector meer zichtbaar wil maken en daarvoor een locatie in de stad noodzakelijk te vinden. En volgens Maritiem adviesbureau Marstrat wordt een gebied alleen maar aantrekkelijker met superjachten waarbij iedereen zou genieten van het uitzicht op bootjes. Nou bootjes…deze mega-superjachten zullen met hun snelheid en afmetingen echt een andere impact hebben op dit gebied dan een paar recreatieve bootjes, met alle risico's van dien.

Het is toch wat, dat een bouwwethouder tegemoet komt aan het gevoel van Rotterdammers en binnenvaartschippers, terwijl het havenbedrijf kennelijk niet kiest voor de binnenvaart.



Klacht drinkwaterpunt gericht aan Havenbedrijf Rotterdam

Onderstaand bericht ontving de ASV:

Op 13 juli rond 17.30 uur, wilden wij met ons binnenvaartschip "Primo" drinkwater laden bij het drinkwatertappunt bij Alphatron Brienenoord. Wij werden door de verkeerspost al gewaarschuwd dat het drinkwaterpunt niet functioneerde en van onze collega's vernamen we via de marifoon en social media dat dit al maanden het geval is.

Onze bestemming was de Scheurkade en wij zullen vanmorgen bijtijds Rotterdam weer verlaten via de Oude Maas. Dat betekent dat we wel havengeldplichtig zijn, maar dat drinkwater laden onmogelijk is.

Het bevreemdt ons dat wij onmiddellijk een bekeuring krijgen als onze walstroomaansluiting niet in orde is, maar dat Port of Rotterdam wel maanden nalatig is als het gaat om de reparatie van een, voor de binnenvaart, belangrijk drinkwatertappunt.

Wij hopen dat u zeer spoedig actie gaat ondernemen om dit te verhelpen.

Antwoord Havenbedrijf Rotterdam:
Allereerst de reden waarom het tappunt buiten werking is: Dit komt doordat het bunkerstation dat er lag, weg is en de elektra is afgesloten.

Stedin/Eneco moet een nieuwe aansluiting maken. Er wordt druk uitgeoefend om dit zo snel mogelijk te doen. Zodra er stroom is, gaat het watertappunt weer werken.

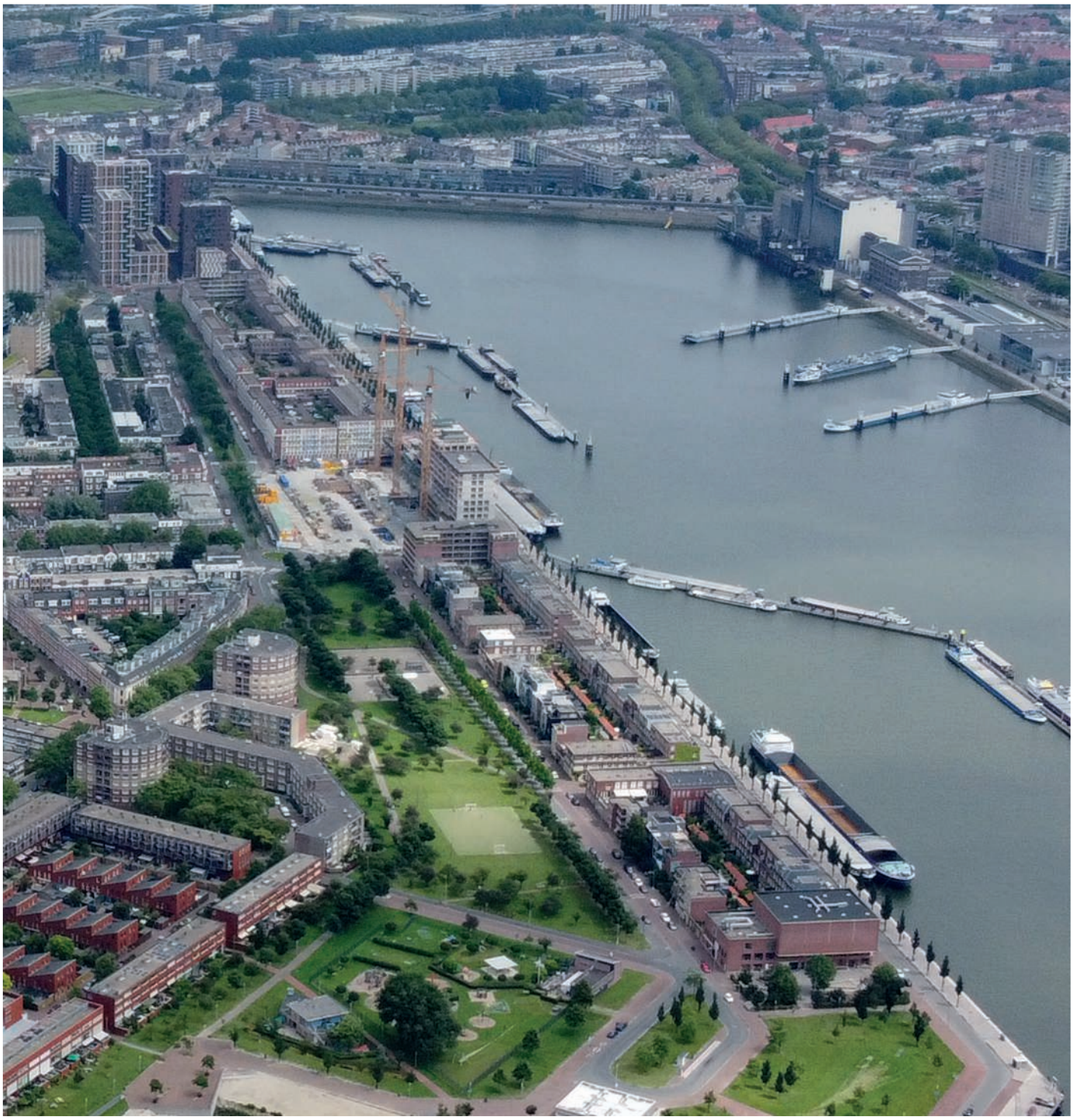
Er is ook een mogelijkheid om een waterboot te bellen. Dit is inbegrepen in het Havengeld. De info vindt u op: https://www.evides.nl/zakelijk/scheepvaart

Met vriendelijke groet,

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

E HCC@portofrotterdam.com

Reactie van briefschrijver op Havenbedrijf Rotterdam:
Volgens een collega is de situatie al sinds het begin van het jaar zo.
Ze verschuilen zich dus achter Eneco.



Rectificatie verslag Port solution Rotterdam

In de nieuwsbrief van juni 2021 heeft een verslag gestaan over een gesprek met Port Solutions Rotterdam. Daarin zijn enkele onjuistheden geslopen.

Port Solutions Rotterdam wil graag dat deze onjuistheden worden gerectificeerd. Dat gaat over de volgende punten:

- RWS is geen opdrachtgever van het onderzoek.
- Aanleiding is niet:" Dit alles komt voort uit het politiereglement, dat zegt dat vanaf 2025 walstroom verplicht is." De aanleiding is EU-richtlijn 2014/94/EU.
- PSR ontvangt slechts data van Parkline Aqua als de betreffende haven, die eigenaar is van de data, akkoord heeft gegeven voor gebruik van data. Dit op een wijze conform AVG-wetgeving.

Dit geldt overigens ook voor andere aanbieders.

- In de alinea die start met "We hebben kort even gesproken over tankers en containerschepen met koelcontainers" wordt afgesloten met PSR deelt deze mening. Dat heeft betrekking op het gedeelte waar staat dat niet op elke ligplaats grote vermogen aansluitingen moeten worden gecreëerd.

Tot zover wat betreft de opmerkingen van Port Solutions Rotterdam.

Vergroening Binnenvaart

Persbericht: subsidieregeling

Subsidieregeling 'Duurzame Binnenvaartmotoren' belangrijke impuls voor beschikbaarheid Stage V-motoren

13 juli 2021

ROTTERDAM – In 2020 en 2021 stelde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geld ter beschikking voor de ontwikkeling en certificering van binnenvaartmotoren. Deze zogeheten subsidieregeling 'Duurzame Binnenvaartmotoren' heeft motorfabrikanten geholpen projecten op te starten om motoren op de markt te brengen met het veelbesproken Stage V-certificaat. Projectmanager Niels Kreukniet (EICB) vat de oogst van de regeling samen.

De regeling was specifiek gericht op projecten die zich richten op ontwikkeling en certificering van motoren van de types Inland Waterway Propulsion (binnenvaart voortstuwingsmotoren) en Inland Waterway Auxiliary (binnenvaart- ondersteuningsmotoren). Ook de marinisatie van industriemotoren (NRE) onder de 560kW en Euro VI-motoren, zoals bedoeld in EU-verordening 2016/1628 waar de Stage V-eisen uiteen zijn gezet, viel binnen de scope.

Zes projecten
Tot november 2020 stelde het ministerie een half miljoen euro beschikbaar. Niels Kreukniet, vanuit het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) mede verantwoordelijk voor een goede afhandeling van het aanvraagproces, spreekt van een succes: "De regeling werd zwaar overtekend en de projectaanvragen waren van hoge kwaliteit." Vervolgens nam een groep experts zitting in de onafhankelijke Innovatieraad Binnenvaart om de binnengekomen aanvragen te toetsen. Op basis hiervan zijn in 2020 twee projecten gehonoreerd. Het eerste project betrof een ontwikkelings- en certificeringsproject van Yerseke Engine Services, waarin het bedrijf zich richt op een Caterpillar-motorserie met een vermogensrange van 955 kW tot 2000 kW. Het tweede project was van Koedood Diesel Service dat Stage V-certificering nastreeft voor de Mitsubishi SR-serie in de range van 500 kW tot 1700 kW.

Kreukniet vervolgt: "De tweede ronde liep tot 1 maart jongstleden. Dit keer was een miljoen beschikbaar en wederom werd flink overtekend." De onafhankelijke Innovatieraad Binnenvaart kon vier projecten honoreren voordat het subsidieplafond was bereikt. Deze vier projecten betroffen respectievelijk de ontwikkeling van een Stage V-Wärtsilä-motor (749-1340 kW) door Wärtsilä, een Stage V-certificering van Baudouin-motoren door ABATO Motoren (440-1200 kW), de certificering van John Deere 13.5 liter marine-motoren door NPS Diesel (272 - 883 kW) en het certificeringstraject van een gemariniseerde versie van de Scania DC-16 motor door Sandfirden Technics (circa 550 kW).

De genoemde projecten variëren in looptijd. Naar verwachting worden zij afgerond vanaf het vierde kwartaal van 2021 tot en met het derde kwartaal van 2022.

Goed nieuws voor de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
De grote belangstelling voor de regeling is goed nieuws voor deelnemers aan de Green Deal. In juni 2019 committeerde een groot deel van de binnenvaartsector zich aan het nastreven van omvangrijke duurzame ambities voor het jaar 2050. Deze ambities zijn onderbouwd met een groeipad, waarin de beschikbaarheid van NRMM Stage V-motoren een belangrijke rol spelen. Kosten voor certificering bleken in de praktijk voor fabrikanten een struikelblok, hetgeen veroorzaakt werd door de relatief kleine nichemarkt die binnenvaart voor veel grote fabrikanten is.

De subsidieregeling 'Duurzame Binnenvaartmotoren' heeft in korte tijd zes projecten gesteund, die stuk voor stuk streven naar bredere beschikbaarheid van de gewenste Stage V-motoren. Dat heeft naar verwachting een positief effect op de haalbaarheid van de in de Green Deal gestelde doelen.

Nederland blijft ver achter

Nederland blijft ver achter bij het (Duitse) steunpakket vlootmodernisering

"Welnee, dat lukt ze toch niet". Dat werd ons verteld toen de ASV in een overleg zei dat de Duitsers wel tot 80% subsidie wilden gaan om de vloot te moderniseren/vergroenen.

Net zoals gezegd werd "welnee, Frankrijk mag van Europa helemaal geen 50% subsidie geven".

Maar Europa gaf wel toestemming, jaar na jaar aan de Fransen en nu dus aan de Duitsers. En dus heeft de Duitse overheid 131 miljoen aan subsidie uitgetrokken, waarvan dit jaar al 30 miljoen wordt vrijgemaakt. Investeringen kunnen met 60 tot wel 80 procent worden ondersteund.

Kijk, kom daar eens om in Nederland waar het subsidie-investeringspotje dit jaar alweer leeg lijkt te zijn.

Frankrijk geeft al jarenlang 50% subsidie op ALLE investeringen in de binnenvaartschepen. Hoewel dit is tegengesproken in de Kamer, heeft Europa daar gewoon weer toestemming voor gegeven.

En in België wonen opeens heel veel (Vlaamse) schippers in het Waalse Oupeye, ook allemaal vanwege de subsidie. Hoe moeten de Nederlandse ondernemers dan overeind blijven, wetende dat ook met handhaving en eisen aan keuringen Nederland het "braafste(??)" jongetje/meisje van de klas schijnt te moeten zijn . Voor zover het level playing field waar altijd over geroepen wordt.

Ondertussen krijgen wij ook wat: De verplichting om te varen met gevaarlijke biodiesel in 2022, lang leve Nederland!

LNG als oplossing milieuvriendelijker vervoer

Wetsvoorstel Europa: LNG is milieuvriendelijke brandstof

Wat drijft Europa toch om willens en wetens in te blijven zetten op LNG als “oplossing” voor de milieuproblematiek?

Nu is er weer een wetsvoorstel van de Europese Unie, waarin vloeibaar aardgas (LNG) is opgenomen in de lijst van milieuvriendelijke (scheeps)brandstoffen.

Ook milieuorganisatie T&E, die zich bezighoudt met milieubescherming in de logistiek, heeft felle kritiek op dit.

Nog steeds gaan er geluiden op dat LNG zou kunnen bijdragen aan een schoner milieu bij (goederen)transport.

Maar Transport online heeft al in september 2019 gepubliceerd dat vrachtwagens aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG) de lucht tot vijfmaal meer vervuilen dan dieselvrachtwagens; dat zou blijken uit testen die zijn uitgevoerd in opdracht van de Nederlandse overheid. Deze resultaten staan haaks op de beweringen van vrachtwagenfabrikanten dat gastrucks de uitstoot van stikstofoxide (NOx) met meer dan dertig procent verminderen.

Het is niet de eerste maal dat er onderzoek is gedaan naar de aangenomen milieuvoordelen van LNG, maar ondanks de vele vraagtekens wordt er nog volop ingezet op het varen op LNG.

Eerder lazen wij in een schrijven met betrekking tot “Wijziging Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied en Havenreglement Noordzeekanaalgebied betreffende overslag LNG voor scheepvaart ” “LNG is zuiniger en heeft minder emissies bij verbranding. In het kader van schonere scheepvaart is het faciliteren van deze ontwikkeling wenselijk.”

De ASV heeft daarover in maart 2019 een brief geschreven aan Zaanstad waarbij wij stelden:

Dit “duurzaam alternatief” wordt momenteel zwaar ter discussie gesteld. Gezien de productiemethode van LNG en gezien het vervuilende methaanslib waar men mee in zijn maag zit, lijkt het maar zeer de vraag of dit de “duurzaamheid” is die we wensen. Tenslotte dient ook een gemeente in dit kader o.i. te kijken naar de hele footprint en niet slechts naar de uitstoot op dat moment in die eigen gemeente.
Uit de verschenen studie die werd uitgevoerd door drs. Edwin Verberght bij professor Edwin van Hassel van de universiteit van Antwerpen:

Voors en tegens LNG
Wat LNG als binnenvaartbrandstof betreft, maakte de auteur een kostenbatenanalyse voor een 110 meter-tanker. Verberght: ‘LNG is op het vlak van emissies zoals zwavel, fijnstof en stikstof, goed voor het milieu en de volksgezondheid. Maar door de zogenoemde methaanslib scoort deze brandstof op het vlak van broeikasgassen niet goed. Als men veronderstelt dat methaan 25 keer slechter is voor het klimaat dan CO2, dan is volgens de berekeningen een dual fuelmotor slechts 5% klimaatvriendelijker dan een dieselmotor.’

Recente rapporten tonen aan dat methaan (CH4) zelfs 34 keer erger is dan CO2 en dan scoort LNG zelfs 0,2% slechter dan diesel als het gaat om het tegengaan van klimaatverandering.

Het verbaast ons dan ook niet dat Transport en Environment (T&E), dat de testresultaten publiceerde, zegt dat EU-regeringen moeten stoppen met het stimuleren van de vervuilende LNG-vrachtwagens door een einde te maken aan de extreem lage belastingtarieven die fossiel gas voor transport in de meeste landen heeft.

Zeker als we ons realiseren dat degenen die heel innovatief hiermee gestart zijn in de binnenvaart zoals Veerhaven, de DEEN groep en DARI BV op hun schreden terugkeren en weer “gewoon” op diesel (Gasolie) varen.

Het verbaast ons wel dat kennelijk nog steeds zo weinig beleidsmakers op de hoogte zijn van de harde cijfers, of er in ieder geval niet naar handelen.

In het recente rapport stootten de drie geteste LNG-vrachtwagens twee tot vijf keer meer giftige NOx uit dan de dieselvrachtwagen met het laagste testresultaat bij het rijden in een combinatie van stedelijke gebieden, regionale routes en snelwegen. Bij het rijden in dorpen en steden bleken de gastrucks 2 tot 3,5 keer meer NOx af te geven dan de geteste dieselvrachtwagens met de laagste uitstoot.

We zijn allemaal op zoek naar een schonere manier van vervoeren, maar daarbij moeten we oppassen niet in tunnelvisies terecht te komen en ons voortdurend afvragen: biedt dit de juiste oplossing, ook op termijn?

Namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Flitslampjes

IWT wil modal shift

Meedenken met IWT

MEER VERVOER NAAR DE BINNEN-WATEREN

Bericht van het IWT (International Waterway Transport) platform bericht het volgende:

De EU-doelstellingen voor duurzaamheid zijn hoog opgezet. De Smart Mobility Strategy (SSMS) heeft tot doel het aandeel van de binnenvaart tegen 2030 met 25% en tegen 2050 met 50%te vergroten. Het doel is om in 2050 'klimaatneutraliteit' te bereiken. Dit kan door meer verkeer van de wegen naar de binnenwateren en het spoor te verplaatsen; en door de milieucompatibiliteit van de verschillende vervoerswijzen te vergroten.

De sector verwelkomt deze beleidsdoelstellingen en is bereid om veel hogere volumes over te nemen. De binnenvaart heeft wel een substantieel modal shift potentieel binnen het gehele Europese waterwegennet. Bovendien produceert het vandaag de dag al een zeer lage hoeveelheid CO2-uitstoot in vergelijking met het wegvervoer.

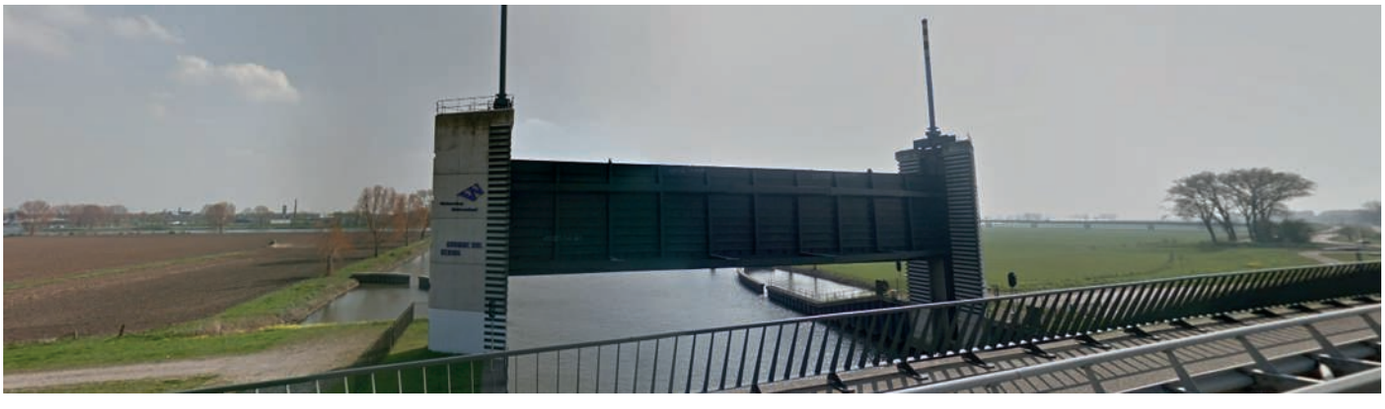
IWT Platform heeft MWP GmbH opdracht gegeven tot een studie met als doel de mogelijkheden en maatregelen te identificeren die zullen leiden tot een verschuiving van het verkeer naar de binnenwateren.

Wilt u meedenken (in Duits of Engels)? Meldt u aan!

https://www.inlandwaterwaytransport.eu/iwt-platforms-survey-how-to-increase-the-modal-share-of-inland-waterway-transport/

Hoog watervraagje

Waarom is met het hoge water de Kromme Nol-kering niet dichtgegooid? In 1999 heeft men miljoenen in deze waterkering geïnvesteerd en nu staan toch nog vele stacaravans en een zandbedrijf in het water. Bij Aalst ontstond paniek, omdat er een dijk op springen stond. Bij Andel is de kering wel dichtgegooid. Dat is bijzonder!



Belevingsonderzoek binnenvaart

Geef uw mening in het Belevingsonderzoek Binnenvaart 2021!

Ons is gevraagd u te vragen deel te nemen aan het Belevingsonderzoek Binnenvaart 2021

Wat vindt u als schipper van de Nederlandse vaarwegen? Hoe veilig vindt u de vaarwegen? Wat is uw mening als het gaat om de informatievoorziening tijdens een ongeplande vertraging of stremming? Rijkswaterstaat en provincies horen graag over uw ervaringen in het Belevingsonderzoek Binnenvaart!

Het Belevingsonderzoek Binnenvaart wordt in opdracht van Rijkswaterstaat en provincies uitgevoerd onder Nederlandse beroepsschippers. Met behulp van uw mening en die van collega's wordt in kaart gebracht hoe binnenvaartschippers de vaarwegen ervaren en waarderen als het gaat om kwaliteit, veiligheid, bediening van bruggen en sluizen en voorzieningen. De resultaten worden o.a. gebruikt als input voor beleidsadviezen en verbeeracties.

U kunt meedoen aan dit onderzoek via https://www.startvragenlijst.nl/

Meedoen kan tot en met zondag 19 september as. Het onderzoek wordt uitgevoerd door I&O Research. Het is mogelijk dat u al een persoonlijke uitnodiging heeft ontvangen voor het onderzoek. Als u de vragenlijst al heeft ingevuld, hoeft u dit niet opnieuw te doen.

Maak van uw hart geen moordkuil!

Gedachtenkronkel

Ik zat even met een gedachtekronkel, daar heb ik wel eens last van.

Energiecentrales op houtstook zijn toch heel milieuvriendelijk volgens de EU?

Dus ik dacht: als Helmuth (mijn motor) met pensioen gaat, dat ik een stoomketel ga inbouwen en dan op houtstook varen.

Dat is volgens Timmerfrans van de EU co2 neutraal.

Zouden er bedrijven zijn die dit nog kunnen leveren en hoeveel subsidie zou ik kunnen scoren?

Groetjes,
Marten die ff tijd over had

ABN AMRO stopt met ondernemersrekening

Ons bereikte het bericht dat de ABN AMRO zou stoppen met de ondernemersrekening. Voor diegenen die een rekening courant (ondernemers krediet) hebben bij de ABNAMRO is het goed om contact op te gaan nemen.

Zoals wij te horen hebben gekregen, zouden de klanten met 3 opties te maken krijgen.

1. 1. ABN AMRO bouwt het rood mogen staan af (in ongeveer 5 jaar). Uiteindelijk gaat deze mogelijkheid verdwijnen.

2. 2. Het kan ook dat men onmiddellijk stopt met de betreffende rekening.

3. 3. Je zou naar dochteronderneming New10 kunnen gaan, maar dat heeft nogal wat haken en ogen.

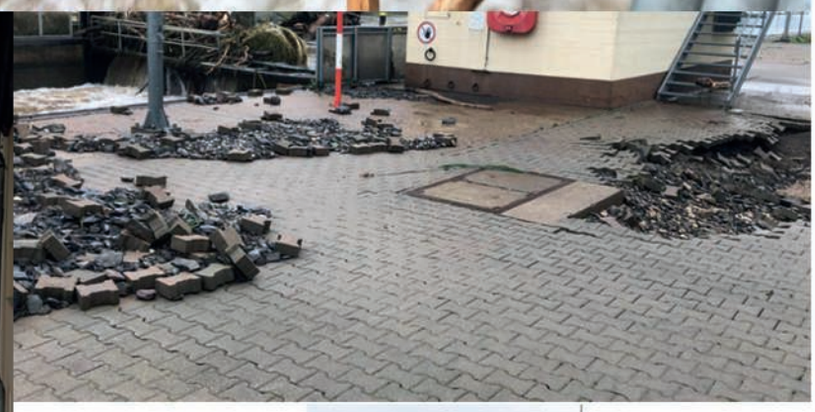
Over new 10:

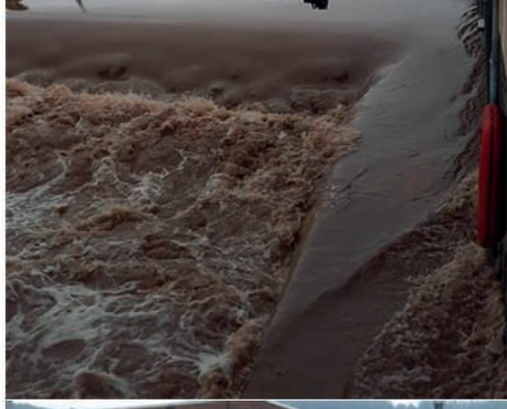
- Denk erom, daar gelden andere voorwaarden. Je begint opnieuw. Kan zijn dat je bij beoordeling niet wordt toegelaten. Ook al ben je bv 50 jaar cliënt bij ABN AMRO.
- Bij het invullen van de gegevens bij die dochteronderneming New10 krijg je als antwoord dat zij de branche nog niet ondersteunen.

Kort samengevat komt het erop neer, dat de ondernemingsrekening gaat verdwijnen en bij ABN AMRO dit van de balans gaat. De hypotheken laten ze staan (voorlopig).

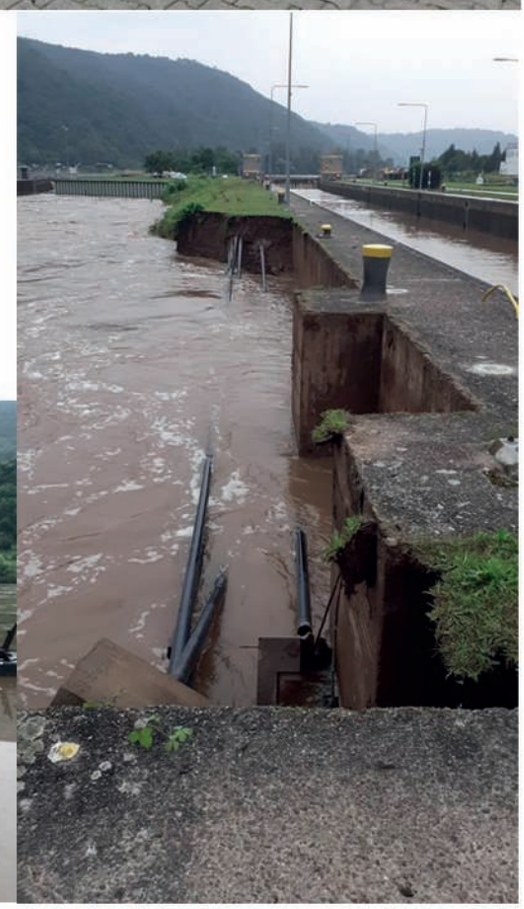
Men schrijft eenvoudigweg de sector af van de balans. De dochteronderneming New10 kan de klant eenvoudig weigeren. Boekhoudkantoren blijken nog van niets te weten.

Opvallend is dat deze zelfde bank bij allerlei overleggen aanwezig is om mee te praten over het vergroenen, verduurzamen en innoveren van de binnenvaartsector. Men wil wel meepraten over de sector waar men verder geen of nauwelijks zaken mee wil doen.





Sluis Lehmen
Moezel



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl
kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN
S.V.P. IN DUIDELIJKE BLOKLETTERS INVULLEN EN AANVINKEN WELK LID U BENT.

O A. LID zijn leden die natuurlijke of rechtspersonen zijn en een schip (mede) exploiteren zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.

O B. ZZP-er lid zijn leden die natuurlijke personen zijn en die anderzijds werkzaam zijn als zelfstandige op de binnenvaartschepen zoals beschreven in de statuten Artikel 5 en het huishoudelijk reglement Artikel 4 en contributie betalen zoals beschreven in Artikel 13.

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

A Lid: Scheepsnaam ms / Duwboot: …….....

A lid. Tonnenmaat / pk Duwboot/ passagiersschip M³ …….....

B. lid Kamer van Koophandel nummer: …….....

Verklaring

Ondergetekende schipper/eigenaar van boven genoemd vaartuig of ZZP-er verklaart hiermede als lid te willen toetreden tot de:

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten en het huishoudelijke reglement 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, statuten en huishoudelijk reglement kunt u vinden op onze website:
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

svp aantal of aanvinken welke u wenst:
vaantje ..... * vlag 100 x70 ..... * vlag 150 x 100 .....

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.
Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:
administratie@algemeeneschippersvereeniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl
kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR
S.V.P. IN DUIDELIJKE BLOKLETTERS INVULLEN EN AANVINKEN WELKE DONATEUR U BENT.

O A. Donateur gepensioneerde schippers, die geen verdere activiteiten meer in de binnenvaart verricht en de vereniging financieel wil steunen volgens de Statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.

O B. Donateur in loondienst varend en de vereniging financieel wil steunen volgens de statuten Artikel 14 en het Huishoudelijk Reglement Artikel 5 en Artikel 13 contributie en het hierin vast gestelde bedrag.

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten en het huishoudelijke reglement 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, statuten en huishoudelijk reglement kunt u vinden op onze website:
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

svp aantal of aanvinken welke u wenst:
O vaantje x
O vlag 100 x70 x
O vlag 150 x 100 x

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, het liefst per email info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.
Hier kunt u ook uw vragen of informatie of andere correspondentie met het bestuur delen.

Correspondentie met de penningmeester en boekhouding:
administratie@algemeeneschippersvereeniging.nl
administratie telefoonnummer +31653190459

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

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

Indien onbestelbaar:
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

kantoor Helsinki - Koniginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190459 +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.