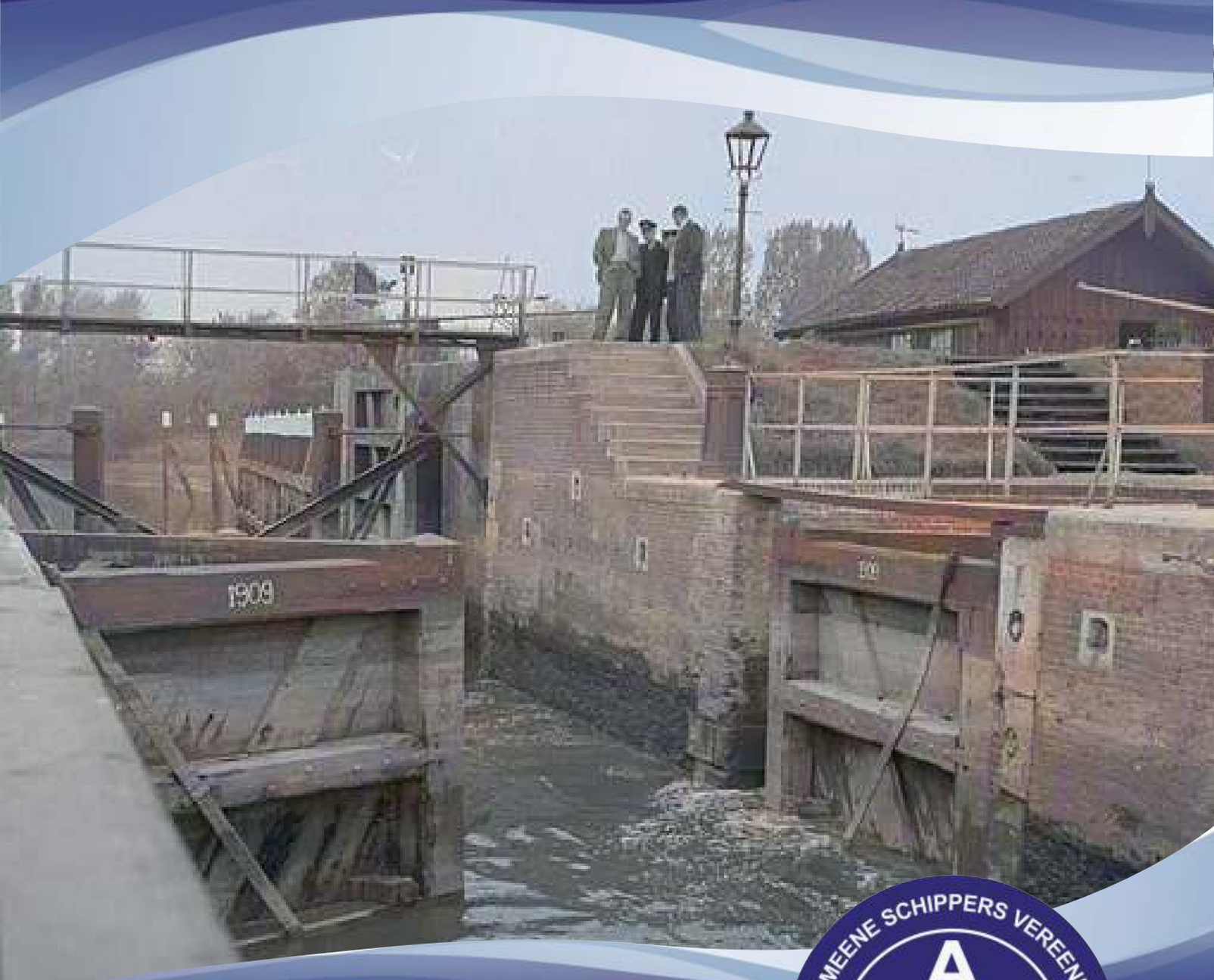
ASV Nieuwsbrief

Augustus 2023



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

NAJAARSVERGADERING
14 OKTOBER 2023

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
Peter van der Veen
peter.asv@outlook.com
Tel: +31641975753

Vicevoorzitter
Johan Sipsma
msavanti@devanci.nl
+31644291449

Secretaris
Machiel Smitsman
merwestroom1961@gmail.com
+31612468065

Penningmeester
Jessica van den Akker
asv@ms-loreley.nl
+31622738505

ASV Woordvoerder
Sunniva Fluitsma,
E-mail: twigt.franto@shipmail.nl
Tel. +31611887791

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker, Geert Wiegers, Machiel Smitsman,Tineke Veuger, Corrie Last vele anderen. Voorpagina Eddie van Vliet

Algemeene Schippers Vereeniging
kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht
+31653190459
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

INHOUD

ASV LEDENVERGADERING 14 OKTOBER 2023

Voorwoord
4 Is dit wat we graag willen?

Vergadering
5 Uitnodiging najaarsvergadering 14 oktober 2023
6 Agenda 14 oktober 2023
7 Verslag voorjaarsvergadering 25 maart 2023

ASV aangelegenheden
12 De beleidsnotitie

Ministerie I&W
14 Kennismakingsgesprek VMW (Rijkswaterstaat)

Politiek
16 Verslag van een commissiedebat Maritiem
19 Motie schippersinternaten

CCR
20 Verslag bijeenkomst over oplossingen CCR/CESNI eisen
21 OTNB
23 Hardheidsclausule

Vergroening
27 Brief van het SAB
27 Wijziging systeem verwijderingsbijdrage
28 Kabinetsaanpak klimaatbeleid
29 Vergroeningsverplichtingen en ambities

Sociale zaken
31 Ze sluiten de internaten

Havens
32 Rotterdam – WBR overleg
33 Bericht van de haven van Amsterdam

Opinie
34 Opiniestuk Ton Quist: de rol van de ambtenarij

Vaarwegen
38 Claimen, claimen
39 Droogteproblematiek
40 Droogteprotocol
40 Overleg onderzoek effecten windturbines
42 Gebruikersoverleg Maascorridor
42 Stremmingen Kreekraksluizen

Flitslampje
43 Keuren en nog eens keuren
43 Gevolgen van personeelstekort voelbaar bij bediening vaarwegen

Voorwoord

Is dit wat we graag willen?

Mijn opa, die vanwege de kinderen stopte met varen en aan de wal ging, kon een baan krijgen bij Rijkswaterstaat op de Waaiersluis in Gouda. De waaiersluis is dan wel een kleine sluis, maar wel een belangrijke sluis. Aan de buitenzijde is er het getij met eb en vloed, aan de binnenzijde het kanaalpeil welke op peil gehouden dient te worden middels de verlaten in het spui.

Bij gelijk water, 4x per dag, kunnen alle deuren opengezet worden om de vrachtschepen (Spitsen, luxe motors etc.) erdoor te laten. Vroeger waren er elk tij veel schepen. Zoveel dat soms ook 's nachts het moment van gelijk water benut moest worden. Wanneer schippers 's nachts voor de sluis aankwamen, konden ze mijn opa uit bed kloppen om bij gelijk tij erdoor te kunnen. Er werd niet moeilijk gedaan over werktijden. Dit hoorde erbij, dat wist je.

Ik weet nog beelden te herinneringen dat mijn opa en de schippers met 4 of 5 man hard aan een wiel stonden te trekken om de deuren maar zo vroeg mogelijk open te krijgen, zodat er zoveel mogelijk tijd was om de schepen erin en eruit te laten varen. Soms duurde het te lang en stroomde het water al flink andersom door de sluis, wanneer alle schepen erdoor waren. Je kunt dan niet zomaar de deuren sluiten, want dan zouden ze kapot klappen. Daarvoor had je dan de waaierdeuren. Tevens konden deze waaierdeuren ook gebruikt worden om (extra) te spuien of in te laten. Deze deuren waren een geniale uitvinding om met welk niveauverschil ook, deuren beheerst en zonder weerstand te kunnen openen en sluiten. Dit alles geheel op ellebogenstoom natuurlijk.

Zoals gezegd kwam mijn opa van zijn schip aan de wal. Hij liep een tijdje mee met de toenmalige sluismeester om de kneepjes van het vak te leren en nam al snel deze functie over. Er kwam geen schoolbank of cursus aan te pas. Het was een tijd dat je nog veel zelfstandig kon en moest regelen. Kwam er veel neerslag, dan ging m'n opa bij eb flink spuien en trok hij het kanaal flink onder peil. Aangezien er bij vloed niet gespuid kon worden, moest die tijd wel overbrugd kunnen worden. Andersom ook, in tijden van droogte wanneer de boeren ook veel water uit de (gekanaliseerde) Hollandse IJssel trokken, werd er bij vloed soms wat meer ingelaten, een beetje boven peil. "Dat is zo weg", zei m'n opa dan. Hier werd gewoon op ingespeeld, met gevoel en inzicht beheersbaar en werkbaar gehouden. Tegelijk was dit een "natuurlijke" manier van spuien. Het water gaat vanzelf.

Mijn opa en oma konden het huis op de sluis van Rijkswaterstaat kopen en daardoor bleven ze er ook wonen. Middels de computer en de digitalisering is de controle naar Utrecht gegaan. Wanneer je het peil een paar centimeter te hoog of te laag liet komen, dan kreeg je "een telefoontje uit Utrecht" wat je aan het doen was. Dit werd steeds strakker, met het gevolg dat het waterpeil niet meer beheersbaar bleef op de manier zoals het altijd gewerkt heeft. Als je bij eb niet voldoende uitlaat, dan kan het te hoog komen, maar je kunt natuurlijk niet spuien tijdens de vloed. Gevolg: er moest een gemaal met pompen komen. Zo kon er te allen tijde water in- of uitgelaten worden.. Ook werd de hele sluis geautomatiseerd, niet meer met de hand, maar alles middels knoppen. Het gevoel verdween daarmee. Als je aan een wiel de deuren draait, dan heb je een gevoel met de krachten en elementen. Dan weet je wat je doet.

Ook moest het personeel op de schop. Het personeel werd uitbesteed met het gevolg dat er verschillende mensen op de sluis kwamen, die eigenlijk niet wisten waarmee ze te maken hadden.

Een keer zag mijn opa dat er flink hard water door de sluis naar binnen stroomde. Niemand verder op de sluis te bekennen. Er was enkel één stel ebdeuren gesloten, maar door de vloed werden deze al flink uit elkaar gedrukt en stroomde het water naar binnen. Mijn opa heeft de kettingsloten van de waaierdeuren doorgezaagd en vervolgens de waaierdeuren gebruikt om de zaak weer veilig te kunnen afsluiten. Later kwam de dienstdoende sluismeester terug. Hij was weggeroepen voor een andere brugbediening en had zich nooit gerealiseerd dat de vloed zou komen en dat dit zou kunnen gebeuren.

M'n opa had op tijd gehandeld en verdere schade aan de sluis voorkomen. Hij was ook de laatste op de sluis die precies wist hoe je de waaierdeuren op de juiste manier moest gebruiken.

Er werd toen niet moeilijk gedaan over werktijden, er werd niet moeilijk gedaan wanneer het water even iets onder of iets boven peil was. Er werd gewoon gezorgd dat hoe dan ook, de schepen erdoor konden. Er waren geen technische stroringen of slecht werkende camera's, waardoor er in het donker ineens niet meer geschut kon worden. Er waren geen gaten in de bezetting waardoor een sluis ineens 8 uur lang dicht zat. Het waren tijden dat er met elkaar voor werd gezorgd dat de boel door ging en dat alles werkbaar was. Nu zitten we vast aan protocollen, regels, controle op controles, haperende energieslurpende technieken. Nu zitten we met sluismeesters die niet meer aan een wiel draaien, nee sterker, ze zitten al helemaal niet meer op de sluis zelf. Het gevoel waarmee je bezig bent, is nog verder verdwenen.

Terwijl er heel veel van mensen op tal van controleposten zitten en elk peil op de centimeter nauwkeurig zitten te controleren, komen we sluismeesters te kort en komen schepen domweg gestremd te liggen.

Dan vraag ik me werkelijk af; hoever zijn we gezonken met z'n allen? Verstikkende regels die de werkbaarheid in de weg staan.

Het varen is een mooi vak. Maar wat het mooi maakt, is juist het gevoel met het ding waarmee je bezig bent. Je ruim weer vol en lekker onderweg, terwijl je de motor onder je soepel hoort en voelt ronken. Je hebt feeling met je schip, bij elke windvlaag of golf weet je al wat hij gaat doen. Het is een gevoel dat niet te omschrijven is. Dit alles is niet digitaal te vangen. Je kunt een schip op afstand automatisch laten varen, dat geloof ik heus wel, maar het zal geforceerd zijn. Het gevoel en feeling is weg wanneer jij als schipper niet meer aan boord zit. Als dan een camera slecht functioneert, dan zullen we het schip stilleggen, want het is niet meer veilig om door te varen. Ook zullen we geen stap extra meer zetten. Als onze uurtjes erop zitten, dan stoppen we ermee. Of er nu wel of geen collega is, die het overneemt.

Is dit wat we graag willen? Laten we met elkaar de schouders eronder zetten om de binnenvaart met het juiste gevoel werkbaar te houden! Laten we de maatschappij werkbaar houden door een beetje nuchter te blijven denken.

Eddie van Vliet

Voorpagina: Waaiersluis Gouda

Ledenvergadering

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze najaarsvergadering op

14 oktober 2023

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 14 oktober a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda vergadering 14 oktober 2023

AGENDA OCHTENDDEEL (aanvang 10.00 uur):

- Opening en rede voorzitter
- Goedkeuring agenda
- Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering 2023 (zie deze nieuwsbrief)*
- Mededelingen
- Financieel verslag
- Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing/ aanmeldingen denktank
- Het labelsysteem
- De CCR-eisen/ hardheidsclausule
- opvolging Ecokaart
- Keuringen vaarbewijzen/dienstboekjes
- Sluiting internaten
- 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)
- Bijdrage Iris Reuselaars, Directeur Rijkswaterstaat
- Het labelsysteem
- De CCR-eisen/ hardheidsclausule
- opvolging Ecokaart/ Keuringen vaarbewijzen/dienstboekjes
- Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag
- Afsluiting middagdeel

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Verslag van de ledenvergadering 25 maart 2023

Opening en rede voorzitter

De voorzitter, Gerberdien Le Sage, heet eenieder hartelijk welkom. Daarbij wordt medegedeeld dat de vergadering opgenomen wordt en is de vraag of daar iemand bezwaar tegen heeft. Dit blijkt niet het geval en daarmee is de vergadering geopend. Als eerste vraagt de voorzitter eenieder te gaan staan en een moment stilte in acht te nemen voor diegenen die ons in de achterliggende tijd ontvallen zijn.
Het is haar laatste rede als voorzitter en hier refereert ze ook aan in haar toespraak. Eén van de zaken die duidelijk is geworden in de afgelopen jaren, is het feit dat men niet meer om de ASV heen kan. Verder worden de mensen en dingen benoemd die het haar mogelijk hebben gemaakt om haar rol als voorzitter te kunnen vervullen. Daarbij worden Sunniva Fluitsma en haar man Cor in het bijzonder genoemd. In verenigingsverband is er ook e.e.a. veranderd zoals de verhuizing, de wijze van vergaderen sinds Corona en last but not least de gestage groei van het ledenbestand. Tot slot wordt eenieder een fijne vergadering gewenst.

Goedkeuring agenda

Er wordt gevraagd naar het jaarverslag. Dit wordt in het middaggedeelte voorgelezen.

Goedkeuring verslag najaarsvergadering

N.a.v. toerbeurt Noord-Zuid wordt er een vraag gesteld. Sunniva geeft aan dat dit een eindeloos traject is. Het verslag wordt goedgekeurd.

Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezingen

Johan Sipsma en Peter van der Veen stellen zich beschikbaar als nieuwe bestuursleden. Peter van der Veen stelt zich voor. Hij vaart op de Sacura samen met zijn vrouw en kinderen. De reden dat hij in de denktank is gegaan en zich nu beschikbaar heeft gesteld als bestuurslid is kort maar krachtig. ASV, daar kun je niet meer omheen! ASV moet blijven! Het zou een verlies zijn als ASV zou verdwijnen voor groot en klein. Hij wil er voor de volle 100% voor gaan. Een applaus volgt.

Johan Sipsma vaart samen met zijn vrouw op de Avanti. Aanvankelijk was hij niet van plan om in het bestuur te gaan wegens veel drukte. Dit omdat hij ook al een functie binnen EOC vervult. Maar net als Peter is hij overtuigd van het belang van de ASV. Belangrijk vindt hij dat ook dat de denktank ijzersterk moet zijn, omdat we het als bestuur zonder hen niet gaan redden. Samen met Peter wil Johan ervoor gaan. Ook hier volgt een enthousiast applaus. Na het voorstelrondje van beiden vindt de verkiezing plaats. Bouke en Paul vormen de kiescommissie. Zowel Peter als Johan worden met algemene stemmen gekozen. Na afloop heet Sunniva de nieuwe bestuursleden hartelijk welkom en spreekt haar blijdschap uit. Daarbij steekt ze de nieuwe bestuursleden en het bestuur als geheel een hart onder de riem, omdat het zich een beetje verweesd voelt nu de voorzitter aftreedt en geeft aan dat zowel Gerberdien als zij het bestuur blijven ondersteunen.

Afscheidstoespraken Gerberdien

Dit onderdeel stond niet op de agenda en was daarom ook een verrassing voor de aftredende voorzitter. Sunniva beet het spits af met haar toespraak “Peppie en Kokkie”. Hierbij refereerde ze aan het altijd gezamenlijke optrekken met Gerberdien. Veel waarderende woorden volgen. Ook de uitspraak van Johan Cruijff, “ieder voordeel heb z’n nadeel” wordt genoemd. Want zoals zij haar voorzitterschap heeft vervuld, is bijna niet te evenaren en kan een belemmering zijn voor mensen om het stokje over te nemen. Ze vervolgt haar toespraak echter met de moedgevende woorden voor de toekomstige voorzitter, bestuur en denktank. We doen het samen als vereniging.
Hierna volgt Machiel die zijn toespraak wilde beginnen als zijnde laatst bijgekomen bestuurslid, maar door de werkelijkheid ingehaald was. Hij sprak zijn waardering uit aan de hand van een aantal kernwoorden die de voorzitter kenmerkten in de tijd die hij haar meegemaakt heeft.

Als laatste van de bestuursleden doet Jessica het woord. Zij haalt in haar toespraak een anekdote aan waarbij men vroeg of zij de dochter was van Cor en Gerberdien. Sinds die tijd heeft zij er een bonus vader, moeder en broer bij.

Vanuit de leden en donateurs spreekt

Gerrie Nijenhof waarderende woorden van dank. Hij typeerde het voorzitterschap van Gerberdien, in combinatie met haar man Cor en Sunniva, als niet te evenaren en vraagt om een staande ovatie waarop eenieder opstaat en applaudisseert. Gerberdien is helemaal sprakeloos. Jessica overhandigt vervolgens het cadeau in de vorm van een cheque voor een weekendje weg.

Financieel verslag e.d.

Het financiële verslag wordt gepresenteerd door Jessica. De kascontrole is gedaan door Gerrie Nijenhof en Maarten Valkema en in orde bevonden. Maarten Valkema zijn termijn zit erop als kascontroleur en Ronald Sipsma vervangt hem. De kilometervergoeding wordt opgewaardeerd. De extra giften komen van de donateurs. Iemand uit de leden wijst er fijntjes op dat de kascommissie normaliter een presentatie geeft en dat nemen we mee voor de volgende keer.
Begroting. We zijn binnen de grenzen van de begroting gebleven. De huur van het kantoor wordt geïndexeerd en is daarom iets hoger. De inkomsten zijn iets naar beneden begroot, omdat een aantal leden gestopt is met varen. Er zijn echter nieuwe leden bijgekomen, dus zal dat weer iets opgetrokken worden. Over het eindejaarsfeest wordt gestemd. Iedereen is voor een feest en dit is al in de begroting opgenomen. Het is niet nodig om de contributie te indexeren, want er staat geld genoeg op de rekening.
Balans. Er is even een discussie over de depositogarantiestelling. Is dit een maximum bedrag per rekening of per bank? Dit moet even uitgezocht worden. Daarbij is het van belang dat het zwart op wit staat dat we op zowel de betaal- als spaarrekening een garantiestelling hebben. Is dat niet het geval dan moeten we een extra rekening openen bij een andere bank. De zaal ontlast Jessica van haar verantwoordelijkheid, omdat alles in orde bevonden is.
Algemeen financieel. De vraag komt of we nog deelnemen aan een beurs. Voor nu zien we geen meerwaarde. Als mensen zich geroepen voelen… Het is veel werk qua voorbereiding e.d. Dit wordt even geparkeerd en op de najaarsvergadering kunnen we het er over hebben.

Overleg met leden over verschillende onderwerpen

Bezoek Europa/Ministerie. ASV is samen met EOC en Evofenedex naar Brussel geweest. Het was een heel goede ontmoeting met een delegatie mensen van DG MOVE. In de eerste instantie hadden ze wel een vooroordeel, maar hadden ook goed kennisgenomen van de briefwisseling. ASV, EOC en Evofenedex hebben goed hun punt kunnen maken en uitgelegd wat de CCR-regels voor consequenties hebben. Europa was niet op de hoogte van deze consequenties. Na afloop waren ze dat wel. NL kan volgens Europa gewoon een uitzonderingpositie aanvragen voor bepaalde groepen of regelgeving mits dat dit onderbouwd is. Daarmee is de ASV terug naar het Ministerie gegaan. Daar is een deel dat bereid is om naar mogelijkheden te zoeken, maar andere mensen binnen het Ministerie willen hier niet aan. Dit zijn ook de mensen die o.i. verantwoordelijk zijn voor het beleid van de afgelopen jaren. Een aantal mensen binnen het Ministerie is van mening dat we de hardheidsclausule aan moeten vragen en blijven daarop hameren, terwijl al aangetoond is dat deze onwerkbaar is en een eindeloos traject is. Maar Europa zegt dat men dat gewoon als land kan doen. De CCR maakt geen onderdeel uit van Europa en heeft daarin niet het laatste woord, maar Europa wel. Als individueel ondernemer kun je natuurlijk de clausule aanvragen. De opdracht aan ons is nu om middels het invullen van formulieren, waarop de eisen 2035/2041 staan, de mogelijkheid/onmogelijkheid van de eisen breed inzichtelijk te maken en daarbij de kosten en optelsom der delen. Het onderscheid personeel en geen personeel moet je niet willen. Daarbij moeten we waken om niet op alle individuele eisen in te gaan. Want anders dreigt weer het ontstaan van een moratorium waarbij misschien een paar eisen vervallen, maar de overige blijven bestaan en deze voor individuele schepen nog steeds onhaalbaar zijn. Maar tegelijkertijd moeten we wel duidelijk maken dat het een enorm probleem is. CCR heeft zelf gezegd in een rapport dat investeringen proportioneel moeten zijn met de winst aan veiligheid. Eenieder is bereid om de formulieren in te vullen. Deze willen we vertalen om onder zoveel mogelijk schepen van de verschillende landen te verspreiden. Zowel papier als digitaal. Ingevulde formulieren kunnen naar info@algemeeneschippersvereeniging.nl gestuurd worden. In Europa maakt men zich enorme zorgen om milieu en klimaat. Wellicht werkt dat in ons voordeel. Het is ook helemaal niet duurzaam om nieuw te bouwen als bestaand goed onderhouden kan worden. Vergroening moet daarbij los staan van technische eisen.

Handhaving (vaartijdenboek e.d.) We zijn aan de slag met IL&T.

Vergroening binnenvaart. Dit zou in het middagdeel komen, maar is niet als apart punt aan de orde geweest omdat we in tijdnood kwamen. Het is wel genoemd in het kader van de vuile brandstof waarmee we te maken hebben en de onnodige kosten die gepaard zouden gaan met de investeringen om aan onzinnige regelgeving te voldoen.

Emissielabelsysteem/FAME/biobrandstoffen. Ronald presenteert dit onderwerp. ASV heeft indertijd niet meegetekend met Greendeal. Toch is de ASV weer benaderd om mee te denken met labelsysteem wat o.a. uit diezelfde Greendeal voortvloeit, omdat men kennelijk toch waarde hecht aan ons als vereniging en niet om ons heen kan. ASV wil om dezelfde redenen als waarom ze de Greendeal niet wilde tekenen, het convenant aangaande het labelsysteem ook niet tekenen. Het is niet werkbaar en te duur. Het Ministerie heeft iemand de opdracht gegeven om de verschillende partijen bij elkaar te brengen. Denk hierbij aan havens, banken, KBN en de ASV. Een aantal partijen wilden het convenant niet tekenen zoals het voorlag en iedere partij kon punten aandragen die in het convenant moeten staan. Als ASV kunnen we delen van het convenant wel onderschrijven. De vraag ligt nu voor aan de leden. Tekenen we mee en kunnen we een aantal punten in het convenant ombuigen, of tekenen we niet? Maar hoe dan ook; het convenant komt er. Het Ministerie blijft aandringen bij de ASV om te tekenen. Maar waarom wil men dat en wat heb je eraan als je iets tekent wat niet gedragen wordt door de schippers? ASV wil iets werkbaars wat breed gedragen wordt. Het voorstel van de ASV is om te wachten op een nieuw convenant.
ASV vindt dat het label:

- Internationaal moet zijn.
- Op vrijwillige basis en niet alsnog een indirecte verplichting.
- Het emissielabel en Green Award moeten gescheiden zijn of wederzijds erkent worden.
- Houdt het doel voor ogen. Ofwel, daadwerkelijk schoon en niet een schoon label.
- Daarbij moet er een toekomstgarantie zijn op investeringen in het verleden.
- Alle havens moeten het erkennen.
- Eenvoudig, werkbaar en betaalbaar. Hierin stond de ASV niet alleen.
- Neem de footprint mee.
- Het label moet snel aangepast kunnen worden.
- Biodiesel met extra uitstoot moet niet als schoon gerekend worden middels rekentrucjes.

In het convenant worden organisaties onterecht als binnenvaartbranche organisaties genoemd. Denk hierbij aan SAB, EICB, NVB, GREEN AWARD. En deze praten vooral óver de binnenvaart en niet vóór de binnenvaart. Er zijn te veel organisaties in dat systeem die er wat over willen zeggen maar zij hoeven het niet te betalen. Ook de wijze van CO2 berekenen deugt niet. Het Ministerie luisterde wel serieus naar onze bezwaren.

Wat vinden/willen de leden? Een aantal vragen en opmerkingen. Waarom is het zo duur? Meten is duur wegens apparatuur. Er zijn te weinig partijen die erkend zijn door de overheid. Misschien is het een idee om dat meten internationaal te doen. Er is geen enkele reden het convenant te tekenen als men onze bezwaren niet meeneemt. Daarbij wordt de invoering van AIS als voorbeeld genoemd. Ondanks het convenant wat daarmee samenhing, wordt veel van wat daarin staat met voeten getreden. Als vereniging willen we niet verantwoordelijk zijn voor een dergelijk systeem. Wat de individuele schipper wil, mag deze zelf weten. Je bent al veel geld kwijt aan een systeem, zonder dat je er iets mee opschiet. We besluiten unaniem niet tekenen zolang we niet het hele convenant hebben.

ASV gaat niet mee met de 20 tot 30 procent FAME toevoeging. Er komt een praktijkproef. De kosten en schades daarmee samenhangend moeten niet ten laste van de schipper komen. ASV blijft hameren op HET EERLIJKE VERHAAL. Fame zorgt in de vrachtwagenwereld al voor verstopte roetfilters en andere problemen.

Rondvraag:

Bij de rondvraag worden nog verschillende vragen gesteld. Onder andere over het eventueel aannemen van een extern iemand. Maar die discussie is al vaker gevoerd. Dan reist de vraag welk doel al die vergroening dient? Dit heeft alles te maken met de Urgenda uitspraak, maar leidt ertoe dat we vooral een papieren werkelijkheid creëren. Iemand stelt nog een vraag wat het inhoudt om lid van de denktank te zijn. Een korte uitleg wordt gegeven.

Het ochtenddeel wordt afgesloten en de lunchpauze volgt.

Middaggedeelte.

Opening, inleiding en rede voorzitter. De voorzitter opent het middaggedeelte en heet iedereen hartelijk welkom. Er wordt bekend gemaakt dat in het ochtendgedeelte nieuwe bestuursleden gekozen zijn. Er is nog geen nieuwe voorzitter, maar tegen de tijd dat dit wel zo is wordt dat gedeeld met de pers. Een bijzonder hartelijk welkom is er aan Nicole van der Sman, Jan Schreuder, Dennis van Wijlen en de mensen van Haven Amsterdam en Zaandam. In de rede van de voorzitter is er aandacht voor de onwerkbaarheid van de hardheidsclausule in de huidige vorm. De ASV heeft dit meerdere keren aan willen tonen, maar kreeg daarbij in het verleden geen medewerking van andere partijen. Nu is er een voorzichtig optimistisme door de opstelling van Europa. De voorzitter vergelijkt de hardheidsclausule met een gokkast. Je gooit er geld in, soms heel veel, maar je weet niet of je prijs hebt. Maar één ding is zeker, je geld ben je in ieder geval kwijt. Ook wordt er nog aandacht gevraagd voor de stakingen in Frankrijk en Duitsland. In Nederland zijn er dan wel geen stakingen, maar daar vormt de staat van onderhoud van de infrastructuur weer een bron van oponthoud, omvaren en ergernis. In verband daarmee wordt ook de opstelling van RWS genoemd, die wel de schippers kapittelt, maar de eigen zaken slecht of niet op orde heeft. De voorzitter spreekt de hoop uit dat het tij keert en de zaken weer op orde gebracht worden. Afsluitend noemt ze dat deze vergadering de laatste is in haar hoedanigheid als voorzitter en wenst iedereen een fijne vergadering.

Sunniva gooit de agenda door de war door het woord te nemen. Ze vertelt dat we vanochtend in het besloten gedeelte al een aantal toespraken gehad hebben, maar wil nu namens alle schippers en de hele binnenvaartvaartsector een woord van afscheid en dank uitspreken. De voorzitter zwaait met vlag en wimpel af na een periode van 8 jaar en wordt getypeerd als iemand die het belang van de ander heel hoog in het vaandel heeft staan. Dat heeft ze in de afgelopen periode laten zien door er te zijn op de momenten dat het nodig was voor de ander en daarmee die persoon te steunen. Bijvoorbeeld door samen met haar man plaats te nemen op de publieke tribune toen onze woordvoerder in politiek Den Haag haar verhaal deed. Daar waar ze de altijd zorg voor de ander had, is nu de tijd gekomen om meer voor zichzelf te zorgen en er niet nog een jaartje aan vast te plakken in het bestuur. Tot slot bedankt ze de voorzitter nogmaals namens de hele sector. Maar ook voor haar openheid, transparantie, humor, boosheid, verontwaardiging, betrokkenheid en zorg. Vooral die zorg. Daarom is het ook dat Sunniva dacht aan het boekje “Ik werk al. Ik krijg er alleen niet voor betaald” wat gaat over de strijd tussen betaald en onbetaald werk.

Een aantal cadeaus wordt overhandigd. De voorzitter is helemaal sprakeloos. Maar dankt eenieder die haar werk mede mogelijk heeft gemaakt.

Mededelingen uit het ochtend overleg

Er wordt meegedeeld dat er twee nieuwe bestuursleden zijn gekozen. Peter van der Veen en Johan Sipsma. Beiden stellen ze zich voor en spreken uit er zin in te hebben om ervoor te gaan.

Vergroening binnenvaart: Biobrandstoffen/FAME

Dennis van Wijlen, eigenaar van Dieselpower Drechtsteden, geeft zijn presentatie “Kwaliteitsproblemen brandstoffen binnenvaart”. Men zag eind 2019 begin 2020 een verandering in de samenstelling/kwaliteit van de brandstoffen. Daarbij veel dichtslaande brandstof- en smeerolie-filters. Men is daarop een onderzoek gestart en daar is een rapportage uit gekomen welke gepresenteerd wordt. Er is een studie naar de achtergrond van de motoren uitgevoerd en men heeft meer dan 10.000 monsters en samples genomen. Kortom, er zijn veel schades. Alleen bij Dieselpower Drechtstreden 44 met een gemiddeld schadebedrag van een 100.000 euro. Er zitten stoffen in de brandstof die door een standaard brandstoffilter heen gaan en voor schade zorgen in de injectoren. Maar ook in de smeerolie wat zorgt voor schade/slijtage aan de cilinderwanden en zuigers. Monstering is enorm belangrijk om een dossier op te bouwen voor de verzekeraar. Er komen wat vragen uit de zaal over hoe de brandstof vervuild is met stoffen die er niet in horen. De heer van Wijlen heeft daar wel zijn gedachten over, maar geeft aan dat hij voorzichtig is om daar uitspraken over te doen. Het is in ieder geval duidelijk dat die stoffen niet in de brandstof thuishoren.
Peter van der Veen geeft ook een korte presentatie van de monstering van de eigen brandstof. Deze heeft hij uit laten voeren, nadat de tank volledig gereinigd was en “verse” brandstof gebunkerd is. Er wordt een grafiek getoond. De waardes van stoffen die niet in de brandstof thuishoren in de monsters, zitten ver boven de rode lijn. Dit om duidelijk te maken hoe ernstig het is gesteld met de kwaliteit van onze brandstof. De vraag blijft; hoe komen die stoffen in de brandstof?

Labelsysteem

We hebben nog niet het gehele concept convenant, dus kunnen hier weinig zinnigs over zeggen. ASV hamert erop het doel voor ogen te houden. En dat is; schoon zijn. Zorg dat het systeem breed erkend wordt. De stem van de schipper zou groter moeten zijn, meten aan de pijp gemakkelijker en betaalbaarder. Rob Leussink van KBN vult aan dat het geen motorlabel, maar een scheepslabel is en geeft aan dat er daarom een aantal onderzoeksvragen/criteria opgesteld zijn voor TNO. De CO_2 berekening is niet zoals wij het willen zien. De totale footprint zou meegenomen moeten worden. Snelle aanpassing moet mogelijk zijn op het moment dat er andere brandstoffen ingevoerd worden. Sluit generatorsets uit van het label. Sluit biobrandstoffen uit van het label, omdat die effectief voor meer emissie zorgen. Er ontstaat discussie over het onttrekken van gewassen voor voedsel t.b.v. het maken van biobrandstoffen.

Jaarverslag

Paul Markusse wordt gevraagd om het jaarverslag wat hij opgesteld heeft, voor te lezen. Een hele prestatie gezien de recente operatie aan zijn ogen. Sunniva assisteert hem daarbij door de papieren vast te houden.

Toekomst binnenvaart door Nicole van der Sman, afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme zaken van het Ministerie I&W

De reden dat ze hier is, is om meer kennis op te doen over onze wereld. Ze geeft een presentatie over de toekomst van de binnenvaart n.a.v. de brief van Minister Harbers. Het maatschappelijk belang van de binnenvaart is groot. Het neemt namelijk 35% van het totale goederenvervoer op zich en draagt voor een groot gedeelte bij aan de economische groei en de welvaart. De kracht van de binnenvaart is dat ze grote hoeveelheden in één keer vervoert. Daardoor is het duurzaam, ontlast het de wegen en is goedkoop en efficiënt. Men wil het huidig percentage vervoersaandeel vasthouden en liefst het aandeel nog vergroten. Maar men staat hierbij voor een aantal opgaven en uitdagingen. Je moet dan denken aan de energietransitie (bestaande uit financiering en brandstoftransitie), digitalisering logistieke ketens, geautomatiseerd varen, ketenoptimalisatie, samenwerking, modal-shift, kleinschalige binnenvaart en toekomstbestendige vaarwegen (instandhouding, klimaat adaptief hoofdvaarwegennet). N.a.v. van de automatisering komt er uit de zaal een vraag wat automatisering beter kan dan de schipper zelf. De overheid denkt dat het ondersteunend kan zijn. Er ontstaat discussie in de zaal waarbij de conclusie is dat de ketting niet sterker is dan de zwakste schakel. Met name over het behoud van wat we nu hebben aan kleinschalige binnenvaart en de bedreiging die het aflopen van de overgangsbepalingen daarvoor vormt. Ook hier ontspant zich een levendige discussie. Nicole rond uiteindelijk haar presentatie af. De infrastructuur is toe aan de grootst mogelijke onderhoudsopgave ooit. Extra middelen zijn vrijgemaakt. Overheid en sector pakken opgaven gezamenlijk op en een integrale benadering staat voorop.

Ontwikkelingen in Europa, verslag gesprek DG MOVE

Sunniva vertelt dat de ASV vanwege de urgentie van de problemen m.b.t. het aflopen van de overgangsbepalingen naar Brussel is gegaan. Daar gaf men aan dat we als land een uitzondering kunnen aanvragen voor groepen schepen of bepaalde eisen. Er worden formulieren opgesteld

met de eisen 2035/2041 ter inventarisatie van de onhaalbaarheid en consequenties die dat gaat hebben voor een groot deel van de vloot. We hebbend dit in het verleden al meermaals aangetoond, maar hierin willen we het Ministerie nogmaals tegemoetkomen.

Vragen aan Zaandam en Amsterdam

Een vraag aan Haven Zaandam. Waarom mogen de passagiersschepen wel met de generator draaien? Er zijn nu trafo's beschikbaar, zodat de passagiersschepen wel aan de walstroom kunnen.

Een vraag m.b.t. de status ADM-haven Amsterdam. De ligplaatsen blijven niet. Het is een juridische strijd met de projectontwikkelaar en een heel getouwtrek. Er komt/is een nieuwe kade in de Australiehaven. Dus geen verwacht capaciteitstekort qua tankerligplaatsen. De oude steiger aldaar wordt vernieuwd en er komen twee steigers.

Waarom is wel de autoafzetplaats aan Surinamekade verlengd en niet de ligplaats? De betreffende havenbeambte is het nog niet helemaal duidelijk waarover het gaat en belooft dat uit te zoeken.

Parkeren Haparandadam. Het kost een vermogen om je auto te laten staan. Is het niet mogelijk om een aparte parkeerplaats voor de schippers te realiseren? Amsterdam geeft aan dat hierin de gemeente een factor is en we daarin niet te veel hoeven te verwachten.

Rondvraag

Ronald Versloot van KBN geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat er aan ligplaatsen in de Schie van de stroomkasten 293, 394, 295 en 296, alleen van 295 stroom af wordt genomen. Machiel geeft aan dat dat bekend is en dat hij dat al eerder op een WBR-overleg heeft aangegeven. Bij de andere kasten krijg je wel melding dat de stroom ingeschakeld is, maar geven niet daadwerkelijk stroom af.

Bij de ligplaatsen aan het Noordereiland worden/zijn er drie doorgangen van de Maaskade naar de straat gerealiseerd.

Afsluiting

Om 17.00 uur ronden we de vergadering af. Een aantal agendapunten zoals fosfine, boete- en handhavingsbeleid is blijven liggen. Dit omdat de presentatie van Dennis van Wijlen en Nicole van der Sman stof tot vragen en discussie vormden en we hier ook volop ruimte aan wilde geven.

Na afloop was er gelegenheid tot onderlinge ontmoeting onder het genot van een hapje en een drankje. We kijken terug op een mooi, drukbezocht middagdeel waarbij de pers als Schuttevaer, Scheep- en Binnenvaartkrant, maar ook mensen van KBN aanwezig waren. Aangenaam verrast waren we ook door de aanwezigheid van de Rijnvaartcommissaris de heer Kasteel. Verder willen we niemand vergeten en iedereen bedanken die aanwezig was en het tot een mooie, gezellige vergadering hebben gemaakt waarin ook humor en gelach niet ontbraken.

Machiel Smitsman

ASV aangelegenheden

Beleidsnotitie ASV 2019

De maatschappij verandert, de schippers veranderen en de ASV verandert mee. Daarom zijn er nieuwe statuten gekomen en dus ook een nieuwe beleidsnotitie.

Inmiddels hebben we veel nieuwe (denktank)leden waarmee we deze beleidsnotitie nooit besproken hebben, maar hij is wel van groot belang, want het geeft de richting aan die we met elkaar afgesproken hebben.

Daarom, wellicht ten overvloede, plaatsen we hem (nogmaals) in deze nieuwsbrief.

Beleidsnotitie ASV 2019

Structuur:
De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaal-economische organisatie zonder winstoogmerk.

Het parool is: "schippers voor schippers".

Bestuur en denktank: een democratische werkwijze voor een optimaal resultaat.
Naast een bestuur heeft de ASV een denktank die gezamenlijk met het bestuur het beleid bepaalt en uitvoert. De denktank bestaat uit leden en donateurs die zich verantwoordelijk voelen voor het behalen van de doelen zoals verder in de beleidsnotitie verduidelijkt wordt. Denktank en bestuur vormen een eenheid wat betreft uitvoering en nemen van besluiten waarbij het bestuur de eindverantwoordelijkheid draagt en daarmee een specifieke plek inneemt in de organisatie.

- Bestuur en denktankleden kunnen de ASV vertegenwoordigen in commissies.
- Bestuur en denktank bestaan uit schippers die niet persé varende behoeven te zijn.
- Bestuur en denktankleden ontvangen geen geldelijke beloning, andere dan vergoeding voor gederfd inkomen en reiskostenvergoeding.
- De leden beoordelen ieder jaar deze uitgaven.

Beleid: de factor 'mens' staat centraal

Het beleid van de ASV is gebaseerd op democratische beginselen en is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat.

Doelstellingen:
- Een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- Onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen,
- Het behoud van onafhankelijkheid,
- Een goed Europees vervoersbeleid: Waarbij het vervoer een zelfstandig functionerende bedrijfstak is. Zonder een verlengstuk te zijn van de industrie.
- Functioneel hanteerbare reglementeringen,
- Behoud van een diversiteit van de binnenvaartvloot
- Uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en voorzieningen,

Toelichting op structuur.
Het parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.
Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.
Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken en voelen iedere toegeeflijkheid aan den lijve.

Het verleden heeft bewezen, dat wanneer schippers zich laten vertegenwoordigen door betaalde functionarissen, er een situatie van intolerantie optreedt, waardoor essentiële zaken niet meer naar buiten treden. Er ontstaat dan een steeds breder wordende kloof tussen theorie en praktijk, tussen schipper en vertegenwoordiger, waarbij de schipper uiteindelijk steeds minder inspraak krijgt over zijn eigen positie.
Door de ASV-structuur heeft iedere aangeslotene niet alleen gelegenheid tot volledige inspraak, maar ook de gelegenheid tot uitvoering van het beleid door zich kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie.

Toelichting op beleid.
In onze maatschappij waar steeds meer kreten weerklinken als 'meer efficiëntie', 'grotere productiviteit', '24-uurs-economieën', en een steeds groter wordende psychische druk op de samenleving, wordt steeds vaker het begrip 'mens' verwaarloosd. De ASV is van mening, dat in onze maatschappij zaken als sociaal welbevinden, levensgeluk en geestelijke gezondheid voorrang moet hebben op economische productiefactoren. Economische en technische vooruitgang hoort ten dienste te staan aan de mens, niet omgekeerd. Ook de 'mens' aan boord van een schip heeft het recht 'mens' te blijven en mag geen integrerend onderdeel worden van de scheepsoutillage of onderdeel van een dolgedraaide vervoerseconomie, uitgedacht door verladers of bevrachters die slechts één gedachte hebben: winst ten koste van mens, milieu en samenleving.

Toelichting op doelstellingen.
Veel zaken, waarvan er enkele nader worden toegelicht, hebben direct of indirect met elkaar te maken. De opsomming is niet limitatief.

Europees vervoersbeleid.
Deze zou tenminste moeten voldoen aan de volgende criteria:
- **Gelijke behandeling:** wat moet bewerkstelligen, dat iedere betrokkene in de vervoerssector op gelijke wijze wordt behandeld om onderlinge concurrentievervalsing en discriminatie te voorkomen,
- **Wederkerigheid:** wat moet voorkomen, dat er onderling tussen lidstaten concurrentievervalsing en discriminatie ontstaat,
- **(herinvoeren van) Permanente capaciteitsregulering:** die moet bewerkstelligen, dat er een evenwichtige verhouding blijft in scheepsruimte en een noodzakelijke reservecapaciteit.
- **Markttransparantie:** Wat moet bewerkstelligen, dat de vervoersmarkt doorzichtig is, zodat vraag en aanbod, serviceverlening, het lokaliseren van knelpunten en mogelijke vormen van concurrentievervalsing en discriminatie zichtbaar worden
- **Vrachtprijzen minimaal op kostprijsniveau en duidelijke algemene vervoersvoorwaarden:** welke moeten voorkomen, dat prijsdumping en ruïneuze concurrentievervalsing ontstaat, de kwantiteit en kwaliteit gewaarborgd wordt en de continuiteit en stabiliteit verbeterd. Zij moet bijdragen aan sociaal aanvaardbare omstandigheden, het centraal

staan van de menselijke factor en ter voorkoming van ongebreidelde concurrentie, cumulatief prijsbederf en roofbouw op mens, materiaal en productiefactoren

- **Centrale distributie/ digitale marktplaats:** Wat een onderdeel is van een noodzakelijke markttransparantie en een stabiele serviceverlening moet bewerkstelligen om een gedifferentieerde vlootsamenstelling, zowel kwantitatief als kwalitatief in stand te houden en een doelmatig gebruik van de capaciteit moet bewerkstelligen
- **Wetten, voorschriften en reglementeringen moeten in overeenstemming worden gebracht met de wetgeving van omringende landen, (EU-harmonisering),** ter voorkoming van ongelijke behandeling, discriminatie, concurrentie voor- of nadelen. Zij dienen functioneel, doeltreffend en hanteerbaar te zijn, ontdaan van overmaat en moeten de 'mens' in zijn persoonlijke waarde laten. Een aantasting of ondermijning van de persoonlijke verantwoording door de overheid dient achterwege gelaten te worden. Met andere woorden: de overheid mag niet op de (stuur)stoel van de binnenvaartondernemer plaatsnemen.
- **Milieuwetten en voorschriften dienen van dien aard te zijn, dat dat er naar de gehele footprint gekeken dient te worden en dat de meest milieuvriendelijke transportmodaliteit gestimuleerd wordt.** De binnenvaart is in termen van energiegebruik, geluidsoverlast, ruimtebeslag en duurzaamheid te prefereren boven wegtransport en spoor en dient niet onevenredig zwaar belast te worden door bijvoorbeeld milieuheffingen e.d. Dit geldt ook ten aanzien van ladingresten. De lading behoort toe aan de ontvanger, dus ook de ladingresten. Ladingresten mogen niet beoordeeld worden als zijnde afval.

De ASV streeft naar (een betere) samenwerking, gedachten- en ideeënuitwisseling met andere organisaties, ook internationaal, mits deze gelijkwaardige doelstellingen hebben als die welke de ASV nastreeft.

Leden en donateurs onderschrijven deze beleidsnotitie zoals opgetekend door bestuur en denktank

Rotterdam, december 2018

Ministerie I&W

Kennismakingsgesprek VMW (Rijkswaterstaat)

Op 4 juli 2023 vond er een (kennismakings)gesprek plaats tussen de ASV en VWM (Rijkswaterstaat).

Aanwezig bij dit gesprek waren
Vanuit de ASV: Peter van der Veen (voorzitter ASV), Johan Sipsma (vicevoorzitter ASV), Jessica van den Akker (bestuurslid ASV) en Sunniva Fluitsma (woordvoerder ASV).

Vanuit de VWM: Iris Reuselaars (directeur Scheepvaartverkeer en Watermanagement bij Rijkswaterstaat), Gerard Menkveld (Senior-Adviseur Rijkswaterstaat) en Jan Paul Schuiten (Senior Adviseur Rijkswaterstaat).

Verslag:
Iris Reuselaars is per 26 september 2022 directeur Scheepvaartverkeer en Watermanagement bij Rijkswaterstaat bij het onderdeel Verkeer- en Watermanagement. De bedoeling van dit gesprek is een kennismaking met deze nieuwe directeur en voor haar een kennismaking met de ASV. We hebben als eerste even een kennismakingsronde gedaan.

Veranderde rol Rijkswaterstaat; veranderde verhoudingen

Vervolgens is door de ASV aan de orde gesteld dat de rol van Rijkswaterstaat door de jaren heen veranderd is van een dienstverlenende rol in een rol met twee petten: dienstverlenend, maar ook handhavend. Omdat schippers vinden dat Rijkswaterstaat zelf haar zaakjes niet goed voor elkaar heeft (personeelstekort, achterstallig onderhoud), wekt het veel wrevel als er door RWS wel streng gehandhaafd wordt als schippers niet aan alle eisen voldoen. Dat schippers gefrustreerd raken kan Rijkswaterstaat merken in het vaker agressief bejegend worden door de binnenvaartschippers. Beide partijen zien dit als een probleem.

Vervolgens hebben we een voorval besproken in ‘s-Gravendeel. Handhavers die optreden bij overtredingen en hoe zij zich tegenover de schipper opstellen; de houding van sommige ambtenaren wordt soms als erg vervelend ervaren wat weer een tegenreactie oproept, waar ook weer het nodige over te zeggen valt.

Intern monitort en bespreekt RWS de veiligheid op de werkvloer m.b.t. agressie vanuit de binnenvaart e.d. naar de ambtenaren toe. Het blijkt dat de ambtenaar meer agressie ervaart vanuit de binnenvaart. Dit heeft vaak ook als reden dat schippers te lang (moeten) varen vanwege vertragingen. Als dan de ambtenaar optreedt vanwege de overschrijding van de vaartijd, wekt dat veel wrevel, zoals we ook regelmatig op de verschillende sociale media kunnen lezen. Dit alles bij elkaar is uiteraard zeer vervelend voor beide partijen.

Ligplaatsbeleid

Onvermijdelijk kwam de ligplaatsproblematiek en het ligplaatsbeleid vanuit Rijkswaterstaat aan bod. Ligplaatsen die altijd als overnachtingsplek gebruikt werden en nu opeens bestempeld worden als wachtplaats voor de sluis, ligplaatsen die “ontmanteld” worden waardoor er geen afloopmogelijkheid meer is, te weinig ligplaatsen waardoor schepen gedwongen worden de vaartijdenwet te overtreden en ligplaatsen die onbereikbaar zijn voor hulpdiensten (zelfs een ligplaats waar 1,5 jaar geleden al bijna een slachtoffer is gevallen is, ondanks beloften van Rijkswaterstaat, nog steeds niet aangepast).

Ook kwam aan de orde de 2 proeven met langer liggen, waarbij de conclusie was (volgens de ASV) dat de plekken goed uitgezocht waren waar men langer dan de gebruikelijke 1,2 of 3x 24 uur mag liggen, omdat er geen problemen waren. En desondanks besloot de Minister de ligtijdduur niet uit te breiden “omdat er geen probleem zou zijn, aangezien de schippers er weinig gebruik van maakten”. De

ASV heeft dat ontkend en voorbeelden genoemd waarom er niet langer ligplaats genomen werd (o.a. omdat de borden niet aangepast werden). Het eigenlijke probleem ligt erin dat het wettelijk dichtgetimmerd is, maar dat wist men ook al voordat we aan de proef begonnen.

Wat betreft langer ligplaats nemen voor iets als vakantie blijkt ook in dit gesprek onbespreekbaar.

Opgemerkt werd nog dat er geen centraal beleid is en gemeenten en provincies ook nog eens heel wat ligplaatsen een andere bestemming geven (asielzoekersschepen bijvoorbeeld). De ASV heeft d.m.v. vele voorbeelden getracht duidelijk te maken dat er nog steeds een chronisch tekort is aan ligplaatsen. Ook hebben we aangekaart dat het niet verstandig is om schepen telkens maar weg te moeten sturen i.v.m. uitstoot e.d.

Rijkswaterstaat heeft de procedure voor het, in geval van overmacht, verlenen van coulance t.o.v. de maximale ligtijd, recent geactualiseerd en er is extra aandacht voor toepassing. Hiermee geeft zij mede invulling aan het eveneens in het ministerbesluit genoemde punt landelijke, uniforme werkwijze t.a.v. ligplaatsen.

Meedenken

Om oplossingsgericht mee te denken kwam de ASV met het voorstel om de “oude” haven van Lobith te gaan gebruiken voor de mensen die langer dan 3x 24 uur wilden blijven liggen. Op deze suggestie werd positief gereageerd en er zou ook zeker naar gekeken gaan worden.

Ook kwam de ASV met een voorstel van klapbare borden; Als het rustig is, mag er langer gelegen worden, als het druk is minder lang, waarbij de vaarwegbeheerder de borden openklapt, zodat er maar een maximale tijd gelegen mag worden. Dit was ook een goed idee, echter niet haalbaar vanwege de wetgeving + het besluit nemen daarvan gaat over te veel schijven. Dus het “snel” handelen op situaties zou niet kunnen.

Het mag duidelijk zijn dat voor de binnenvaart dit ligplaatsenbeleid echt nog héél hoog op onze agenda staat en Rijkswaterstaat heeft in het gesprek wederom beloofd dat men zal kijken waar verbetering kan plaatsvinden.

Handhavingsbeleid

Gezien het feit dat het rond deze kwestie ook over handhaven gaat -en men volgens de ASV wel erg makkelijk praat over bekeuren- heeft hierop aansluitend de ASV het onderwerp handhavingsbeleid nog aan de orde gesteld. Daarbij is ook gesproken over de wijze waarop er bij de binnenvaart gehandhaafd wordt. Daarbij is het zo, dat er bij zo’n 120 zaken sprake kan zijn van een niet of nauwelijks aan te vechten hoge bestuurlijke boete. Dit staat in schril contrast met de “matigingen vooraf” bij boetes bij spoor en wegvervoer. Hierover heeft Sunniva naderhand het een en ander ter bewijsvoering opgestuurd naar Rijkswaterstaat. Daar is tot nu toe geen reactie op gekomen.

Vervolgafspraken

Er is afgesproken dat we in ieder geval 2 keer per jaar een gesprek met elkaar zullen hebben over de gang van zaken en actuele onderwerpen te bespreken waarbij aangetekend is dat bij voorvallen we elkaar snel kunnen bereiken. Zo blijven we in contact over wat er speelt op de vaarwegen en wat daarbij van beide kanten de inzichten, aandachtspunten en benodigde acties zijn.

Het was al met al een helder en open gesprek waarbij gezegd moet worden dat we begrijpen dat Rijkwaterstaat moet roeien met de riemen die ze heeft, maar tegelijkertijd zien we nu al zoveel jaren de zaken eerder verslechteren dan verbeteren dat het wel hard nodig is om daar verandering in te brengen.

Nagekomen: lichtpuntjes

Naar aanleiding van dit verslag liet Rijkswaterstaat weten dat er ook nog wel lichtpuntjes te benomen zijn:

- 2 mooie nieuwe ligplaatsen die opgeleverd worden (Spijk in het najaar, ca. 50) en Bergambacht (ca. 10). Met 3 dagen maximaal ligplaatsnemen.
- Rijkswaterstaat werkt versneld met prioriteit aan de nieuwe afloopvoorzieningen bij Hansweert.
- In Noord-Nederland heeft de proef geleid tot 2 “bufferplekken” (die deel uitmaakten van de proef) op Lemmer-Delfzijl waar in geval van behoefte aan langer liggen door onvoorziene omstandigheden langer gelegen kan worden dan 3x24 uur.

Politiek

Verslag van een commissiedebat Maritiem

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 30 mei 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

Aanwezig zijn slechts zes Kamerleden: Alkaya (SP), Graus (PVV), Tjeerd de Groot (D66), Koerhuis (VVD), Kröger (GroenLinks) en Krul (CDA), en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De heer Stoffer (SGP) is helaas verhinderd, maar de heer Krul neemt ook de positie van de SGP waar.

De heer Graus kweet zich wederom op sublieme wijze, met een vleugje humor (niet door iedereen opgemerkt, kennelijk) van zijn voorzitterstaak, maar daarmee was de inbreng vanuit de PVV wat betreft de inhoud van dit debat dan ook gereduceerd tot 0.

Hieronder een verslag over zaken aangaande de binnenvaart waarbij de lezer zelf kan concluderen op welke wijze men de binnenvaartzaken aanhangig maakt.

Het debat zelf
Opvallend is hoe onderwerpen compleet verdwijnen, omdat de Kamerleden verdwijnen. Zaken waar we ons voor ingezet hebben zijn van de agenda verdwenen of men weet nauwelijks meer waar het over gaat. Er zijn ook weer enkele hoopvolle ontwikkelingen, zoals bij het CDA (waarbij inmiddels alweer de 3e woordvoerder aangetreden is in deze regeerperiode) waar de heer Krul zich wel in heel korte tijd bewust blijkt te zijn van de prioriteiten wat de binnenvaartproblematiek betreft.

Hierbij onderwerpsgewijs wat uitspraken van politici. Het is tenslotte weer bijna verkiezingstijd met mooie beloften: hier ziet u wat men inbrengt (of niet!) in een debat, waarbij duidelijk is dat veel partijen het niet nodig vinden deel te nemen aan dit debat.

Algemeen:

- **Belang van de (hele) binnenvaart**

De heer Alkaya (SP): De maritieme sector en de zeevaart, maar zeker ook de binnenvaart, vormen wat ons betreft een onmisbaar onderdeel van ons land en van onze economie. Ook de binnenvaartschippers, die kleine familiebedrijven, zijn daarbij superbelangrijk.

- **Instandhouding (hoofd)vaarwegennet**

Krul (CDA): Uit de Beleidsdoorlichting Scheepvaart en Havens blijkt een structureel tekort voor de instandhouding van ons hoofdvaarwegennet. Dit is in de praktijk al goed te merken. Zowel storingen als stremmingen nemen toe. Hoe wordt dit opgepakt? Hoe voorkomen we de verrassing waarmee we op de weg zijn geconfronteerd?

- **Ontwikkelen haventerreinen:**

De heer Koerhuis (VVD): Onze havens bouwen die windparken en moeten nieuwe haventerreinen ontwikkelen. De Houtrakpolder in de Amsterdamse haven is opgenomen in de MIRT-afspraken. De vorige keer hebben we het gehad over nieuwe haventerreinen financieren door een staatsdeelneming te nemen in een haven. Kunnen we dit doen bij de Houtrakpolder?

- **Havens beschermen tegen buitenlandse financiering**

Koerhuis herinnert de Minister aan de aangenomen motie-Van der Molen/Koerhuis om onze havens te beschermen tegen buitenlandse financiering.

- **Het (extreem hoge) salaris van de Rotterdamse haventopman**

Koerhuis heeft er geen problemen mee want de Rotterdamse haven is de grootste van Europa

Over de sluiting van internaten:

- **De heer Koerhuis (VVD) nam het op voor de schippersgezinnen die in de problemen komen door de sluiting van de schippersinternaten**

“Voorzitter. Ik heb een triest verhaal aangehoord van vier schippersgezinnen. De opvang van hun kinderen is vastgelopen in procedures van het Ministerie van VWS. Hun kinderen worden uit hun opvang in Noord-Nederland, Zeeland en Limburg gezet. Ik heb schriftelijke vragen gesteld om dit te voorkomen. De binnenvaart is belangrijk voor de economie en moet toegankelijk blijven voor familiebedrijven. Graag een reactie.”

- **Alkaya (SP): deelt de zorg over de sluiting van de internaten**

De heer Koerhuis gaf aan dat hij veel affiniteit heeft met het mkb en de binnenvaart, met de familiebedrijven die daarin werkzaam zijn. Dat deel ik met hem. Hij had het ook over een specifiek probleem. Ik hoop dat dat inderdaad wordt opgelost.

Over de modal shift

Koerhuis (VVD) vraagt ook om modal shift uitbreiding naar Twente: *“We hebben het programma Modal Shift gestart om goederenvervoer van de weg naar het water te verplaatsen. De Minister heeft toegezegd om te kijken of we kunnen uitbreiden naar Twente. Graag een stand van zaken.”*

Over varend ontgassen

- **Koerhuis (VVD): Goed dat er een verbod op varend ontgassen komt**

De landelijke overheid probeert al lang om een verbod op varend ontgassen in te voeren. Het is goed dat de Minister nu heeft aangekondigd om dit te gaan doen. Ik heb begrepen dat Zwitserland het niet wilde ratificeren. Gaat Zwitserland dit nu toch doen? Ik ben scherp op de uitvoering. Een landelijk verbod is beter te handhaven dan een provinciaal verbod.

- **Heeft ILT voldoende capaciteit om te handhaven op varend ontgassen?**

Heeft de ILT hiervoor voldoende capaciteit? Hoe gaat de ILT handhaven bij buitenlandse schepen? In plaats van varend ontgassen moeten schepen straks ontgassen bij ontgassingsinstallaties. Ik begrijp dat onze havens hiervoor moeilijk een vergunning van provincies krijgen. Kan de Minister provincies monitoren en de Kamer hierover regelmatig informeren?

- **Alkaya (SP): verbod varend ontgassen geeft voldoende ruimte om die ontgassingsinfrastructuur op orde te krijgen**

Alles wijst erop dat het verbod op varend ontgassen in zicht komt. Vanaf 1 juli 2024 moet dat een feit zijn. Dat geeft ook voldoende ruimte om die ontgassingsinfrastructuur op orde te krijgen, want binnenvaartschippers moeten natuurlijk wel een alternatief hebben. Daarvoor moet

er een zogeheten roadmap komen waar alle betrokkenen achter staan. Mijn vraag is: wordt dat eigenlijk een openbaar document? Zo nee, is de Minister bereid om dat openbaar te maken en dat ook met de Kamer te delen? En ten slotte: is de toezichthouder vanaf die datum, dus vanaf 1 juli 2024, ook klaar voor deze nieuwe taak?

- **Krul (CDA): waardering voor Minister Harbers en het ibo m.b.t. varend ontgassen**

Tot slot mijn waardering voor het door de Minister aangekondigde nationale verbod op water ontgassen en mijn waardering voor het ibo, dat daar heel hard aan getrokken heeft.

- **Kröger (GroenLinks): Is blij met de stappen die gemaakt worden op chemische vervuiling**

Ik ben heel blij met de stappen die gemaakt worden op chemische vervuiling. Dan denk ik zowel aan het varend ontgassen als het zeezwaaien. Eindelijk, want dat heeft natuurlijk veel en veel te lang geduurd. Het is goed voor de natuur en de gezondheid van zowel schippers als omwonenden. Ik ben ook blij dat we fase één en twee tegelijk invoeren. Is dat nu zeker? Er blijven wel praktische vragen over de ontgassingsinstallaties. Begrijp ik het goed dat de aanleg van installaties en vergunningverlening bij de sector en de provincie liggen? Zijn die allemaal in stelling en krijgen ze ook de ondersteuning, als dat nodig is, zodat het echt snel gaat gebeuren? Hoe houdt de Minister toezicht en hoe vindt de monitoring plaats?

Over veiligheid

Opvallend is dat men het over onveilige situaties heeft bij windparken op zee, maar helemaal niet bij de windparken op bijvoorbeeld het IJsselmeer, of de plek waar de windmolens staan dicht bij waar de binnenvaartschepen liggen.

- **Koerhuis (VVD): Moeten we in Nederland een scheepsverkeersleiding opzetten i.v.m. aanvaarkans bij windparken?**

In het afgelopen jaar zijn er twee incidenten geweest waarbij een schip stuurloos rondvoer richting een windpark. Ik heb hierover schriftelijke vragen gesteld. Moeten we in Nederland een scheepsverkeersleiding opzetten? Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

- **De Groot (D66): Toezicht Bruine Vlootschepen rammelt**

Voor 15% van de bruine vlootschepen blijken de certificaten niet op orde te zijn. Het toezicht rammelt dus nogal.

Over de CCR eisen:

Opvallend wat de betreft de CCR-eisen is, dat men denkt dat de schepen "straks" aan nieuwbouweisen moeten voldoen en men dus niet weet dat er al een hele rits van die eisen over de scheepseigenaren uitgestrooid zijn met alle gevolgen van dien in het (recente) verleden en op dit moment. Zo lijkt men te denken dat er nog steeds tijd is, omdat het allemaal pas in 2035 aan de orde zou zijn.

- **Alkaya (SP): Vraagt de Minister of hij op de hoogte is van de (ASV) petitie (hij bedoelt de enquête, red)**

Helaas worden kleinere binnenvaartschippers nu wederom in hun voortbestaan bedreigd, juist door beleid dat niet goed

uitgedacht is, door allerlei onrealistische regels en eisen. Is de Minister op de hoogte van de petitie die zij zijn gestart? Wat vindt hij daarvan? Het is toch treurig dat dat nodig is?
Binnenvaartschippers met relatief kleinere schepen zitten al jarenlang, eigenlijk continu, in onzekerheid.
Ik vroeg de Minister eerder al specifiek naar de gevolgen van strengere nieuwbouweisen die ook van toepassing zullen zijn op oudere, kleinere binnenvaartschepen. Vanaf 2035 moeten alle oudere schepen tot 1.500 ton ook voldoen aan die nieuwbouweisen. Daarbij gaat het dus om allerlei zaken. Het gaat inderdaad om de vraag hoe een cabine wordt vormgegeven, het gaat om de breedte van een gangboord of de hoogte van een woning. Het gaat om zaken die vaak helemaal niet zo makkelijk aan te passen zijn bij die oudere schepen. Het is iets wat vaak niet eens wenselijk is, omdat die schepen juist zijn gebouwd voor specifieke vaarwegen. Die breedtes en hoogtes hebben een bepaalde reden.

- **Alkaya: Twijfels over de hardheidsclausule**

In antwoord op mijn vraag gaf de Minister aan dat als kleine schepen niet blijken te kunnen voldoen aan die strengere eisen, het Ministerie de eigenaar zal helpen bij het zich beroepen op de hardheidsclausule. Dan zou die eigenaar ontheffing kunnen krijgen. Hij zei daarna in een interview, in Schuttevaer of in een ander specifiek vakblad: als er meerdere aanvragen komen voor een afwijking van dezelfde regels, dan zou dit op internationaal niveau argumenten kunnen creëren voor een meer algemene oplossing of een herziening van de regels. Wat is hierbij de laatste stand van zaken?

- **Alkaya: Welke stappen heeft hij (Minister Harbers, red) gezet om deze regels inderdaad te laten herzien of te wijzigen?**

Welke stappen heeft hij gezet om deze regels inderdaad te laten herzien of te wijzigen? Is hij bereid om een grotere groep schepen ontheffing te verlenen in plaats van elke individuele schipper afzonderlijk te vragen om op grond van zeer vergelijkbare redenen ontheffing aan te vragen?
Er is ook een probleem waar meer dan de helft van de sector mee te maken heeft. Meer dan de helft van de sector, zeker de mensen met de kleinere binnenvaartschepen die een wat ouder schip hebben, maakt zich zorgen dat hun oudere schepen straks moeten voldoen aan nieuwbouweisen. Dat gaat dan natuurlijk heel veel kosten. Dat gaat onrendabel veel kosten en zal in de praktijk betekenen dat heel veel kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen. Wat vindt de heer Koerhuis daarvan? Dat moeten we toch oplossen?

- **Koerhuis (VVD): Heeft onredelijke CCR-eisen gezien**

Ik ben het daar helemaal mee eens. Ik heb daarover ook schriftelijke vragen gesteld en ik vind dat we dat moeten oplossen. Ik heb ook onredelijke eisen gezien, zoals de eis dat ineens de hoogte van slaapkamers op binnenvaartschepen moet worden aangepast. Ik ben het daar dus helemaal mee eens.

- **Alkaya (SP): wil weten welke 11 punten CCR-regelgeving problemen opleveren, zet vraagtekens bij de hardheidsclausule en vraagt om "groepsontheffing" CCR-eisen**

Voor de wat oudere, kleine binnenvaartschepen die straks aan strengere eisen moeten voldoen, wordt het op elf punten heel moeilijk, geeft de Minister aan. Ik zou graag van hem willen weten welke punten dat zijn. Kan hij daar schriftelijk op terugkomen? Ik vraag hem ook om op die punten ook internationaal te bezien of er een groepsontheffing nodig is. Hij heeft geschetst daarmee bezig te zijn. Ik vraag hem om ons daarvan op de hoogte te houden en zich daar echt voor in te zetten. Om nu individuele schippers op te zadelen met een hardheidsclausule waar zij dan een beroep op moeten doen ... Volgens mij geeft 60% of zelfs 70% aan dat ze daar moeite mee hebben en het brengt heel veel onzekerheid in de sector. Met een groepsontheffing kan die mogelijk weggenomen worden. Kortom, Minister: zet u daarvoor in.

- **Minister Harbers: trekt de waarde van het onderzoek van de ASV in twijfel**

Harbers: De belangrijkste vraag was of ik de petitie ken. Ik neem aan dat daarmee het onderzoek wordt bedoeld dat de ASV, de Algemeene Schippers Vereeniging, zelf heeft gedaan. Dat kennen wij. Ik heb ook waardering voor de inspanningen van de ASV op dit punt. Om de problematiek vervolgens op internationaal niveau duidelijk te maken, is wel onafhankelijke informatie nodig, zoals een expertiserapport van een keuringsinstantie. Daarom roepen we de sector er ook toe op om zo veel mogelijk gebruik te maken van de hardheidsclausule die al door de heren Alkaya en Krul werd genoemd, maar ook om samen te werken met internationale belangenorganisaties om die boodschap, naast dat wij dat doen, ook zelf internationaal voor het voetlicht te brengen.

- **Minister Harbers denkt dat scheepseigenaren niet begrijpen hoe de hardheidsclausule werkt**

Harbers: Als een scheepseigenaar een beroep doet op de hardheidsclausule, wordt de aanvraag via de keuringsinstantie ingediend bij de ILT. Om het gebruik van de hardheidsclausule te stimuleren, begeleidt het Ministerie nu de voorbereiding van de aanvragen voor twee schepen. Door dit proces inzichtelijk te maken, moet het vervolgens voor scheepseigenaren duidelijker worden hoe ze een uitzondering kunnen krijgen.

- **Harbers denkt dat (slechts) elf overgangsbepalingen "zeer ingrijpend" zijn**

Harbers: Uit de eerste bevindingen die naar aanleiding van de keuring van de twee schepen naar voren zijn gekomen, volgt dat er elf overgangsbepalingen zijn die zeer ingrijpend zijn om uit te voeren. Alle andere overgangsbepalingen zijn minder omvangrijk. Dat biedt ons dus ook wel weer handvatten om te kijken hoe we dat internationale pleidooi kracht bij kunnen zetten.

Discussie over de CCR-eisen:

Harbers stelt dat (in tegenstelling tot datgene wat DG MOVE aan ons per mail heeft bevestigd) artikel 26 geen uitweg zou bieden.

- **Harbers: artikel 26 biedt geen mogelijkheid tot groepsontheffing**

Minister Harbers: Dat gaat ook over artikel 26, dat de heer Alkaya noemde. Dat artikel biedt geen mogelijkheid voor een groepsontheffing, dus we moeten het echt doen met de route van de individuele aanvragen. Als er voldoende individuele aanvragen voor een ontheffing worden gedaan, moet dat de kans op een algemene oplossing op internationaal niveau vergroten. Zoals gezegd proberen we de sector daarin de helpende hand toe te steken.

De heer Alkaya (SP): Wat doet het Ministerie?

De Minister zei tussen neus en lippen door dat de schippers zelf, via branchevereningingen en dergelijke, dat signaal internationaal, dus bijvoorbeeld bij de Europese Commissie, zouden moeten laten horen. Hij zei: "Naast dat wij dat doen". Dat is nou net mijn vraag: heeft hij dat gedaan? Heeft hij dat aan de Commissie overgebracht of is hij nog van plan om dat te gaan doen? Heeft hij te horen gekregen dat zo'n groepsontheffing echt niet mogelijk is? Want de signalen die ons bereiken, zijn dat de Commissie juist aangeeft dat zo'n groepsontheffing wél mogelijk is. Is dat dan een fout?

Minister Harbers: we bieden 2 schepen ondersteuning

Nee, het loopt nog. Zoals net gezegd hebben we ondersteuning geboden bij twee schepen. Met die kennis moeten we zelf nog de vervolgslag maken. In het volgende debat zal ik erop terugkomen hoe het daar dan mee staat. Maar wij proberen

ook zelf de sector de helpende hand toe te steken, want uit onze inbreng is gebleken wat ik net zei, namelijk dat het bij elf overgangsbepalingen wel heel ingewikkeld is. We zijn bereid om dat internationaal naar voren te brengen.

De heer Alkaya (SP): Is de groepsontheffing van tafel?
Voor die elf clausules is een groepsontheffing dus nog niet van tafel? Daar zou het nog van kunnen komen?

Minister Harbers: Groepsontheffing vergt behoorlijk wat internationale inzet
Als u het zo formuleert, is dat zo, maar dat vergt nog wel behoorlijk wat internationale inzet. Dat zullen we ook moeten aantonen.

Minister Harbers: de ASV heeft met de Commissie heeft gesproken en is van mening dat de Europese Commissie denkt dat een groepsvrijstelling mogelijk is
De heer Alkaya had een vraag over de elf punten. Misschien nog even ter precisie: we weten dat de ASV met de Commissie heeft gesproken en van mening is dat de Europese Commissie denkt dat een groepsvrijstelling mogelijk is. Wij hebben vanuit het Ministerie vragen aan de Europese Commissie gesteld over of onze interpretatie van de hardheidsclausule klopt.

Minister Harbers: Onze interpretatie is dat je individuele aanvragen moet indienen.
Bij veel aanvragen staan we internationaal sterk voor een algemene vrijstelling. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat er nu helemaal geen aanvragen zijn voor zo'n hardheidsclausule, omdat alleen al die aanvraag heel lastig zou zijn. Daarom werken we vanuit het Ministerie nu mee aan twee aanvragen vanuit de sector.

De heer Krul (CDA) vroeg of dat (2 schepen beoordelen) voldoende is.
Minister Harbers: Het zijn typisch wat oudere schepen: een kempenaar en een spits. Naar onze inschatting is het het meest haalbaar om daar internationaal het gesprek over te voeren. Het eerste resultaat uit die ondersteuning is dat elf eisen echt lastig lijken. Dat geeft ons de munitie voor een internationaal gesprek, omdat dit door een onafhankelijke keuringsinstantie op deze wijze is gevalideerd. Daar gaan we dus verder mee aan de slag. Zoals toegezegd zal ik u informeren over de resultaten van de toets met die twee schepen en zal ik daarbij ook meenemen hoe we verder internationaal inzetten op een vrijstelling voor die moeilijk uitvoerbare eisen. We zullen u dan ook verder inzicht geven in die elf punten. Dat doe ik voorafgaand aan het volgende commissiedebat Maritiem. Dat is denk ik ook meteen een antwoord op wat de heer Krul hierover, over die elf punten, vroeg.

Over Bijmengverplichting/vergroening

- **Alkaya (SP) ziet werkbaar beleid bijmengverplichting graag tegemoet.**

Alkaya heeft zich eerder al samen met die schippers verzet tegen de Europese bijmengverplichting van biobrandstoffen, iets wat niet alleen te snel en rücksichtslos werd ingevoerd en onveilige situaties kan veroorzaken, maar ook oneerlijk was, omdat onze buurlanden datzelfde beleid niet invoerden. Daarna werd die reductieverplichting gelukkig uitgesteld. Ik was blij om te lezen dat nu samen met de sector wordt gewerkt aan beleid dat wel werkbaar is. Ik zie dat beleid dan ook graag tegemoet.

- **de Groot (D66): complimenten voor 180 miljoen voor walstroom**

180 miljoen voor walstroom: complimenten. De Minister gaat ook door met de verzegeling van de vuilwatertanks. Nog wel een kleine vraag: geldt dat ook voor woonboten?

- **Kröger (GroenLinks): wat betekent 100% circulair en klimaatneutraal voor onze haveninfrastructuur?**

"LNG is fossiel. Van waterstof is de verwachting niet dat die op dezelfde schaal zal worden gebruikt als nu de fossiele stromen. Er gaat dus nogal wat veranderen, en ik vraag hem (Minister Harbers, red) nogmaals om een analyse te maken van wat 100% circulair en klimaatneutraal betekent voor onze haveninfrastructuur."

Motie schippersinternaten

Voorgesteld 6 juli 2023

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat de opvang van schipperskinderen is vastgelopen in procedures van VWS en dat die kinderen uit hun opvang in Noord-Nederland, Zeeland en Limburg worden gezet;

overwegende dat de binnenvaart belangrijk is voor de economie en toegankelijk moet blijven voor familiebedrijven;

overwegende dat schipperskinderen extra kwetsbaar zijn;

verzoekt de regering om de uitzetting van schipperskinderen te stoppen en deze problematiek in kaart te brengen, waarbij duidelijk wordt wat de rol van het zogenaamde claimrecht van VWS is, en met oplossingen te komen, waarbij de schipperskinderen vooropstaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

Koerhuis
Van der Plas
Stoffer
Van der Graaf
Van den Hil

CCR

Verslag bijeenkomst over oplossingen CCR/CESNI eisen

Op 14 juni 2023 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de ASV, KBN en de vereniging van Waterbouwers over oplossingen zoals geformuleerd in het rapport van Panteia en Erasmus-universiteit aangaan de eindigheid van de overgangsbepalingen van de CCR/CESNI eisen (vanaf 2035?).

Aanwezig waren Peter van der Veen, Johan Sipsma en Sunniva Fluitsma namens de ASV, Rob Leussink en Leendert Korvink namens KBN en Michiel Spitzer namens de vereniging van waterbouwers.

Als eerste heeft de ASV gesproken over de wijze waarop de mogelijke “oplossingen” tot stand gekomen zijn, waarbij genoemd is dat geen van de betrokken partijen geraadpleegd is over wat zij als oplossing zouden zien. De ASV spreekt haar verbazing uit over het feit dat de oplossingen kennelijk niet op een draagvlak hoeven te rekenen onder de betrokkenen: de scheepseigenaren. Ook benoemt de ASV het feit dat er niet aan de bron gezocht wordt naar een oplossing: ergo, de CCR die tenslotte zelf heeft aangegeven dat er iedere 5 jaar een evaluatie zou kunnen plaatsvinden van de gevolgen van deze nieuwbouweisen op bestaande schepen.

De ASV heeft haar ervaringen en gesprekken in/met Brussel gedeeld. Er is uitleg gegeven van wat zij hebben gezegd en gehoord daar. Er is afgesproken dat de ASV alle correspondentie tussen de ASV en DG MOVE naar KBN en de vereniging van waterbouwers stuurt, zodat iedereen precies op de hoogte is van datgene wat DG MOVE heeft gedeeld. (Is gebeurd)

KBN heeft vervolgens haar zienswijze gedeeld: men wil wel (veel) hardheidsclausules aanvragen en dan gaat men ervan uit dat het Ministerie en de Minister doet wat men zegt: ze snel doorsturen naar de CCR. Daarmee zou duidelijk moeten worden hoe groot de problemen zijn. Die aanvragen zouden dan voor schepen moeten gelden uit elke categorie: schepen die representatief zijn voor die categorie. Hierin wil KBN wel tijd steken om de schippers te begeleiden.

Zowel ASV als de vereniging van waterbouwers spreekt zich uit daaraan mee te willen werken en dat zij ook willen kijken welke schippers zich daarbij aan willen sluiten. KBN wil dan het proces op de voet gaan volgen, dus na indienen kijken **WAT** doet NBKB met dit document. Daarna gaat het naar ILenT, **WAT** gebeurt er daar? En zo verder totdat het uiteindelijk bij de CCR zou moeten komen te liggen.

Tevens wordt er gesproken over de voorwaarden waaraan de aanvraag van de hardheidsclausule (HHC) moet voldoen: Op dit moment moeten scheepseigenaren de HHC ook zo aanvragen dat het financieel onderbouwd moet worden door een accountant. Dat willen de partijen niet om verschillende redenen, waaronder een niet-level playingfield. Een schipper die het zou kunnen betalen, moet alles zelf betalen en uitvoeren en een ander krijgt wel een vrijstelling.

Uitgangspunt zou beter zijn: de economische waarde van het schip. Investeringen zouden in verhouding moeten zijn met de economische waarde van een schip. Daar zouden wel modellen op losgelaten kunnen worden.

In plaats van een accountant zou er sprake kunnen zijn van het toekennen van de hardheidsclausule op basis van een maximale investering, net zoals voorheen de crisis HHC. Toen was er een bedrag van boven de 2.500€ dat vrijgesteld was om te investeren.

We zijn het erover eens dat de problematiek breder getrokken moet worden dan de CCR/CESNI eisen ingaande in 2035: Zo is er geïnventariseerd (door ASV en KBN) aan hoeveel eisen schippers op dit moment moeten voldoen als men nu zijn schip wil laten keuren. Dat zijn er 120. We zijn het erover eens dat daar niet een 11-tal eisen uit gedistilleerd kunnen worden die bij “generaal pardon” de problematiek zou opheffen.

Er is ook een gedeelde mening dat die 2 schepen die gekeurd zijn en waar 11 “grootste problemen” uit voort komen, weinig zeggen over de andere schepen. Maar het Ministerie heeft niet direct voor die schepen de hardheidsclausule aangevraagd wat die 11 punten betreft. Dat is wellicht een vraag aan het Ministerie: waarom is dat dan niet gebeurd?

Bovendien is KBN gaan uitzoeken hoe de ontwikkeling van schepen is in de verschillende categorieën schepen (groottes/types). Om óók aan te tonen dat het echt wel zo is dat er een afname is van schepen. Dit sluit aan bij de cijfers die de ASV heeft gepresenteerd bij DG MOVE en ter voorbereiding van het commissiedebat maritiem heeft gepresenteerd aan de Kamerleden.

De Waterbouwers;
Deze groep wordt (financieel) geraakt door het aflopen van de overgangsbepalingen. Maar ziet geen aanleiding/mogelijkheid om hardheidsclausules aan te vragen.

Personeel kan je in een hotel laten overnachten, waardoor er regels vervallen. Hierdoor is het kostenverhogend op te lossen.

Indirect hebben zij er wél mee te maken, want zij (zand/grind schepen) leveren de grondstoffen voor de Waterbouwers. Als er géén schepen meer zijn, vervalt voor hun ook het werk. Onderhoud aan kanalen hoeft dan niet meer uitgevoerd te worden (zo stelt de overheid) en ga zo maar door.

De vereniging van waterbouwers wil meewerken aan dit rapport en HHC. Eventueel ook vanuit de achterban een schip meenemen voor de HHC en een toevoeging geven richting de overheid van hoe belangrijk het is dat de schepen blijven bestaan.

Kortom: we willen een meersporenbeleid volgen: druk zetten op het Ministerie, Kamerleden en de Minister om de CCR en/of Europa te laten bewegen.
Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Ingebracht door ASV: Er komt in september een Gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen

(September 2023 in Zagreb, Hotel Zonar)
- Belangrijkste doelstellingen, organisatie en opstellen van een vragenlijst - CESNI/PT (23) 4 rev. 1 17 april 2023 Or. en fr/de/nl/en

ASV vraag: heeft de Nederlandse delegatie al een idee welke vragen zij in gaat brengen?

Nee dus. Er is ook alleen aan 'deskundigen' gevraagd vragen in te brengen. Daarop heeft de ASV aangegeven dat tijdens het vorige overleg in 2018 vragen zijn gesteld die juist vanuit de sector kunnen komen. Zoals over de mogelijkheid of bepaalde type schepen wel de minimumsnelheid kunnen halen.

Gerefereerd is aan een GOEDGEKEURD VERSLAG van zo'n overleg van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van deskundigen van 24 tot en met 26 april 2018 te Wenen

BE6 – Minimumsnelheid (vooruitvaren) ingevolge artikel 5.06 – ES-TRIN, ESI-II-3
Voor het begrip "minimumsnelheid" moet de terminologie worden gecheckt. Als de minimumsnelheid bij 70% van het laadvermogen niet gehaald wordt, moet het laadvermogen van het schip worden aangepast. Meer in het algemeen zou besproken kunnen worden of een grenswaarde van 70% principieel gezien adequaat is.
Er wordt op gewezen dat het voor kleine schepen (minder dan 40 m) moeilijk is om de minimumsnelheid van 13 km/h te bereiken.
Ook wordt op gewezen op de situatie van de samenstellen die op de Beneden-Donau varen. Voor deze samenstellen wordt een snelheid van 6 à 8 km/h toereikend geacht.
Onder punt 15 in het certificaat kunnen ontheffingen worden ingeschreven.

De aandacht wordt gevestigd op de mogelijkheden en beperkingen binnen de bestaande wettelijke kaders (de lidstaten hebben bijvoorbeeld de mogelijkheid om op hun eigen grondgebied voor de zones 3 en 4 ontheffingen toe te staan). Praktijk en regelgeving stroken echter niet altijd met elkaar.
De gemeenschappelijke vergadering is er niet in geslaagd om een gemeenschappelijke interpretatie te vinden voor de vraag van de Belgische delegatie.

Hier is nauwelijks een reactie op gekomen, dus het zal wel zo blijven dat deze zaken buiten ons om bepaald worden.

Erkende deskundigen

Er ontspint zich een discussie over het feit dat veel schippers naar het buitenland gaan om hun zaken te laten keuren. Volgens de aanwezigen gebeurt dat niet allemaal op dezelfde manier, waarbij Nederland het braafste jongetje van de klas is. De ASV heeft aangegeven dat er soms sprake lijkt van een monopolie, zoals bij het keuren van autokranen waarbij er slechts 3 erkende deskundigen zijn.
Daarboven mogen de erkende deskundigen niet zelf de reparaties uitvoeren, terwijl dat bij de garage met APK-keuringen toch ook mag.
Dat zou kunnen zorgen voor meer keu-

ringsadressen.
Volgens een expert komt dat, omdat er bij de garages veel steekproeven zijn terwijl men (ILT) daar bij de binnenvaart niet toe in staat is.

Helaas lijkt de uitkomst van deze discussie te zijn dat men gaat aandringen dat men elders ook zo (streng) gaat keuren als in Nederland.

Over het rapport Panteia/Erasmusuniversiteit ontspon zich wederom een discussie waarbij ook anderen opmerken dat die hardheidsclausule als niet werkbaar ervaren wordt. Maar het Ministerie houdt voet bij stuk, ze doen hun uiterste best et cetera.

De ASV heeft (tot vervelens toe alweer) gerefereerd aan die evaluatie (van de gevolgen van de eisen n.a.v. het rapport Schepen van de Toekomst) die plaats zou kunnen vinden maar 'daar hebben ze al heel vaak om gevraagd', wordt gezegd. En "de anderen" willen het niet.

De ASV heeft ook gezegd dat er geen draagvlak onder de schippers is voor de genoemde "oplossingen", maar de voorzitter breekt de ASV af als dat soort dingen gezegd worden.

HR9 - Inspectie op het droge – Richtlijn (EU) 2016/1629, Bijlage V, 2.03, tweed lid, ROSR artikel 2.03, tweede lid en ES-TRIN, 3.02, eerste lid, onderdeel b

De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:

Hoe gaan de Commissies van deskundigen te werk tijdens een inspectie van het schip op het droge in het kader van de periodieke onderzoeken? Is het mogelijk om af te zien van een onderzoek op het droge?

- Het onderzoek op het droge is voorgeschreven voor het eerste onderzoek van het schip door de Commissie van deskundigen, met enkele uitzonderingen (bijvoorbeeld een certificaat van een classificatiebureau). Bij een periodiek onderzoek of specifiek onderzoek, kan de Commissie van deskundigen een onderzoek op het droge eisen.
- Aangeraden wordt dit onderzoek op het droge regelmatig te verrichten. Het onderzoek dient zich dan niet te beperken tot een meting van de dikte van de romp, maar er moet onder andere ook gekeken worden of er eventueel schade is en wat de algemene staat is van de openingen voor koelwater, roer, schroef en van de lasnaden.
- Indien aangetoond kan worden dat er het jaar voorafgaand aan het periodieke onderzoek een onderzoek op het droge heeft plaatsgevonden, kan dit aanvaard worden als een onderzoek op het droge tijdens het periodiek onderzoek als zodanig.

FR3 – Inrichtingen voor het vlak van het aanvaringsschot of achter het achterpiekschot – ES-TRIN, 3.03, tweede lid
De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:
Welke inrichtingen worden bedoeld in artikel 3.03, tweede lid? Welke inrichtingen worden toegelaten?

Bedieningsapparatuur van veiligheidsinrichtingen zoals:
- snelle afsluiters,
- stroomvoorziening voor de ventilatoren,
- Vast ingebouwde brandblusinstallaties, mogen zich niet vóór het vlak van het aanvaringsschot bevinden.

Dat geldt echter niet voor de volgende inrichtingen:
- het boegroer, maar niet de boegschroefinstallatie,
- de ankerlier,
- de bolders (mogelijk ook gebruikt voor een noodsleep),
- de navigatielichten,
- verlichting van de manoeuvreerzone,
- de intercom,
- radar-antenne.

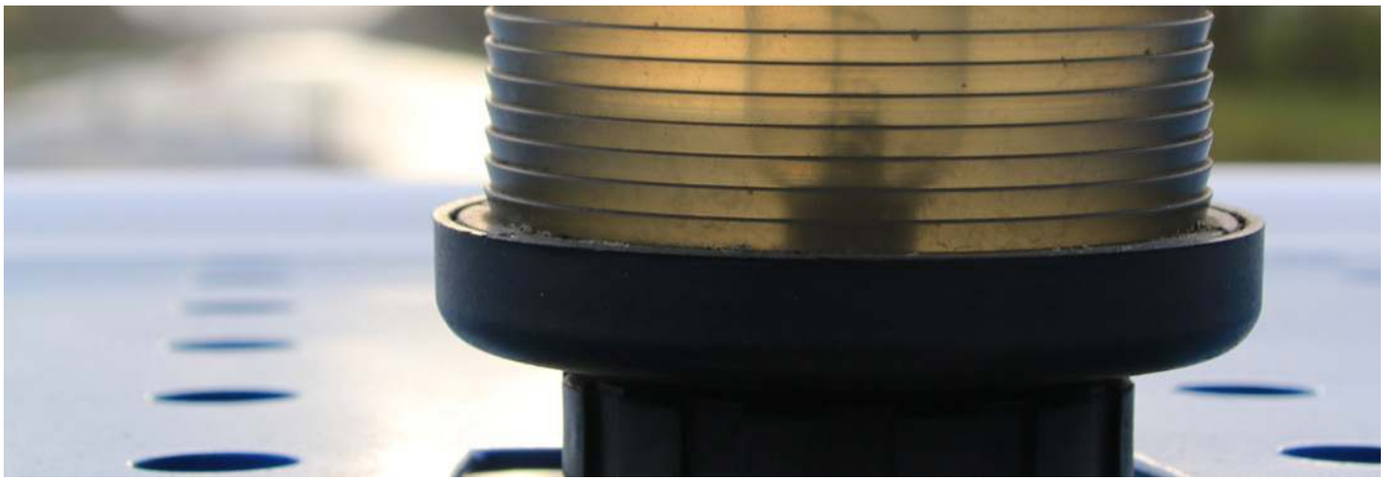
Aanvullende opmerkingen:
De kwestie van de radar-antennes is al behandeld in de gegevensbank met interpretaties. Analoog hieraan zou het zinvol zijn om ook meer duidelijkheid te scheppen over de toepassing van de regel op inrichtingen die vrijwillig worden geïnstalleerd (d.w.z. waarvan de installatie niet is voorgeschreven).

DE3 – In hoogte verstelbare stuurhuizen – ES-TRIN, 7.12, derde lid, tweede zin
De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:
Hoe moeten de nooduitgangen vanuit het stuurhuis en de vluchtweg naar het dek voorzien worden?
- In de ES-TRIN 2017/1 zijn nieuwe eisen ingevoerd voor in hoogte verstelbare stuurhuizen. Alleen de schepen die voor 1985 gebouwd zijn en buiten de Rijn in bedrijf zijn, komen in aanmerking voor de overgangsbepalingen. Voor de andere schepen wordt geëist dat men het stuurhuis in elke stand veilig moet kunnen bereiken of verlaten.
- Of dit mogelijk is, moet van geval tot geval door de Commissie van deskundigen worden geëvalueerd. Stuurhuizen zijn immers geen gestandaardiseerde uitrustingen.
- Een luik in het dak is niet voldoende. Het moet mogelijk zijn om op een veilige manier het dek te bereiken.

Ballastpompen kunnen leiden tot stabiliteitsberekeningen
De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:
- Het gebruik van ballastpompen met een hoog debiet kan risico's inhouden voor de stabiliteit van het schip.
- Als dit soort pompen geïnstalleerd worden, moet er in de stabiliteitsberekeningen van het schip rekening mee worden gehouden.

Klimvoorzieningen – ES-TRIN, 14.07
De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende interpretatie:
Kunnen we uit artikel 14.07 afleiden dat er altijd twee relingen moeten zijn?
- Overeenkomstig de Europese norm EN 13056, moeten er alleen twee relingen worden voorzien als de trap meer dan drie treden heeft en breder is dan 900 mm.
- De toepassing van de Europese norm is niet verplicht, maar de norm weerspiegelt de huidige regels van goed vakmanschap en wordt daarom genoemd in hoofdstuk 19 van de ES-TRIN.
- Besluit van de werkgroep CESNI/PT over de follow-up :
- De Duitse delegatie zegt toe een werkdocument voor te bereiden waarin de eisen aan arbeidsplaatsen (EN 790) en woonverblijven (EN 13056) uiteengezet worden. De werkgroep CESNI/PT kan vervolgens een gemeenschappelijke interpretatie vastleggen.

DE2 – Bescherming tegen lawaai en trillingen – ES-TRIN, 14.09, eerste lid
De gemeenschappelijke vergadering stemt in met de volgende analyse:
- Alles bij elkaar genomen wordt het wenselijk geacht dat de werkgroep CESNI/PT voor de toepassing van artikel 14.09, eerste lid, de tekst verduidelijkt.
- A priori zijn er blijkbaar geen gezondheidsproblemen als gevolg van trillingen aan boord van binnenvaartschepen.
- Meer in het algemeen wordt gesteld dat de Commissies van deskundigen niet verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van richtlijn 2002/44/EC.
- In de verschillende talenversie wordt niet dezelfde terminologie gebruikt (werknemers/leden van de bemanning), hetgeen beter op elkaar afgestemd zou moeten worden.



Hardheidsclausule

Oproep aan scheepseigenaren: doe een beroep op de hardheidsclausule technische eisen!

Beste scheepseigenaar,
U heeft ongetwijfeld gehoord over de zorgen van een mogelijke 'omgekeerde modal-shift', het voortbestaan van de oudere bestaande vloot, in het bijzonder het 'kleine schip'. Deze notitie is bedoeld om de mogelijkheden van een beroep op de hardheidsclausule te verduidelijken. Een beroep hierop is mogelijk wanneer voorschriften technisch moeilijk uitvoerbaar zijn op het schip en/of tot onevenredig hoge kosten leiden.

Probleem
In het kort komt het erop neer dat bestaande schepen moeten voldoen aan technische voorschriften waarvan de overgangstermijnen aflopen. Wanneer schepen niet kunnen voldoen aan deze voorschriften, zou dit ertoe kunnen leiden dat deze schepen uit de markt verdwijnen.

Doel
In gezamenlijkheid willen de verschillende binnenvaartbrancheorganisaties met het ministerie nogmaals onder de aandacht brengen dat er wel degelijk wettelijke mogelijkheden bestaan om het kleine schip te behoeden voor een uitsterfconstructie.

Wettelijk kader
De technische voorschriften voor binnenschepen staan in internationale regelgeving. Zowel de Rijnregelgeving als de Europese richtlijn verwijst naar ES-TRIN. Dit betekent dat de Nederlandse overheid binnen de mogelijkheden én beperkingen van deze internationale regels kan en moet handelen. De internationale regels bieden wettelijke mogelijkheden voor een ontheffing.

Verloop procedure
Wanneer het voldoen aan technische voorschriften technisch moeilijk uitvoerbaar is en/of onevenredig hoge kosten met zich mee brengt, kan een beroep op de hardheidsclausule worden gedaan (artikel 2.20 lid 2 sub b ROSR of artikel 26 lid 1 Richtlijn (EU) 2016/1629).

Toekenning van een dergelijke aanvraag met een beroep op de hardheidsclausule resulteert in een **ontheffing voor onbepaalde tijd voor het betreffende schip.** De ontheffing wordt vermeld op het certificaat.

Een niet onbelangrijk secundair doel is dat door het indienen van vele beroepen op de hardheidsclausule internationaal meer bewustzijn ontstaat over de problematiek en daarmee draagvlak zou kunnen worden gecreëerd voor een structurele aanpak.

Het indienen van een verzoek voor een ontheffing is complex en het vraagt geduld. **Certificaten moeten doorlopend geldig zijn om aanspraak te kunnen maken op het recht van overgangsbepalingen. Om die reden is het belangrijk dat u op tijd begint.** Voor een Rijncertificaat is dit minimaal 1 jaar vóór afloop van de geldigheidsdatum van het certificaat. Voor een Uniecertificaat is de doorlooptijd nog langer en minimaal 2,5 jaar.

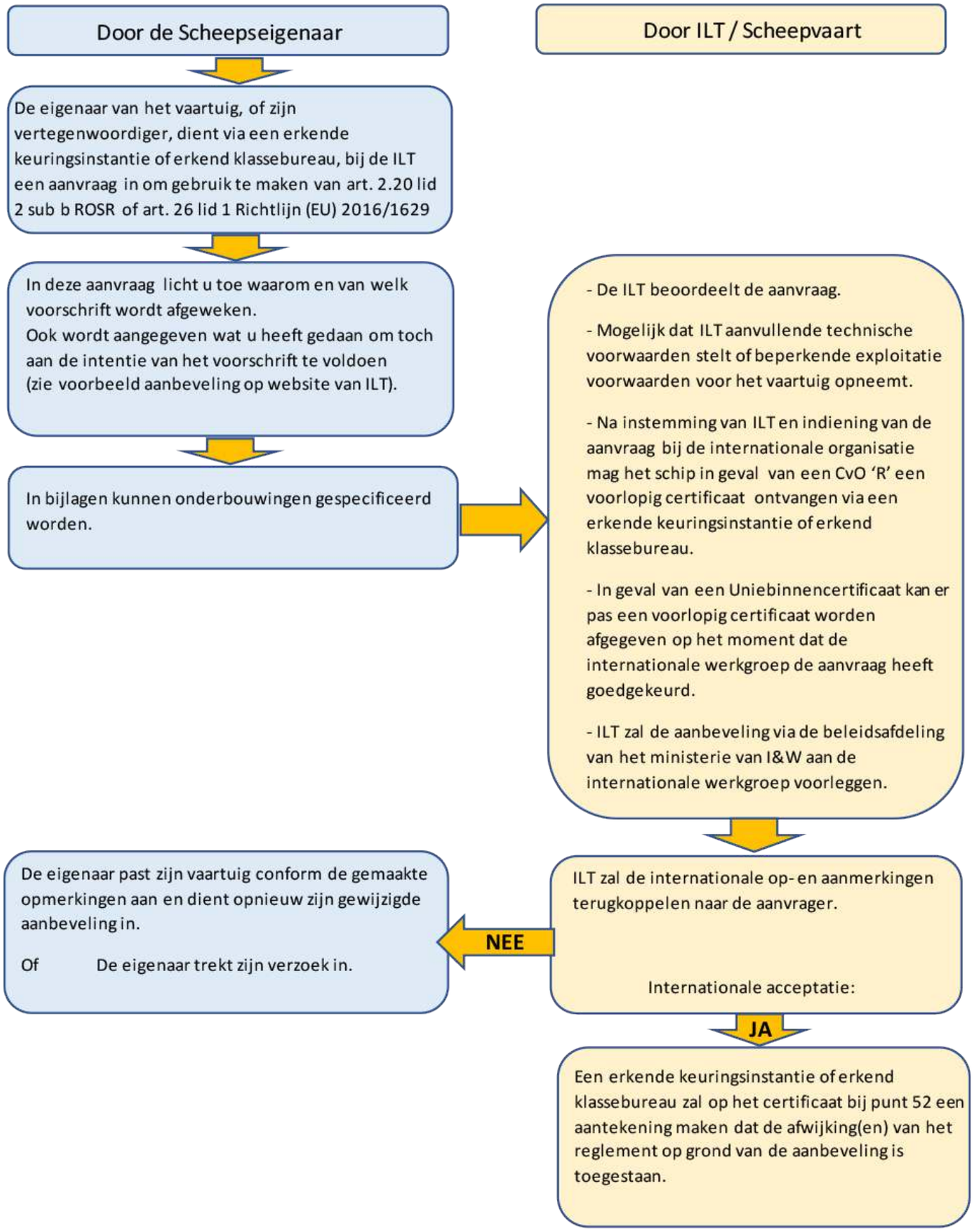
Actie scheepseigenaar:
- Tijdig afspraak maken met een inspecteur van uw keuringsinstantie;
- Samen met uw keuringsinstantie de situatie van uw schip m.b.t. de overgangsbepalingen beoordelen;
- Indien nodig, samen met de inspecteur dit formulier invullen.

Na het indienen van de aanvraag zijn de vervolgacties binnen Nederland als volgt:
- het doen van eventuele aanpassingen, indien die bij beoordeling door ILT worden gevraagd;
- opnieuw beoordelen door de inspecteur of ILT;
- het dossier met positief advies door ILT doorsturen naar het ministerie;
- goedkeuring door het ministerie en indiening bij de CCR dan wel CESNI.

Wij begrijpen dat de huidige procedure voor u belastend is en tijdige actie van u vraagt. De procedure duurt lang en de uitkomst is ongewis. We hadden het graag eenvoudiger en vooral sneller gezien, maar de Nederlandse overheid moet binnen de mogelijkheden én beperkingen van de internationale regels handelen. Wij vragen van u het indienen van een verzoek tot ontheffing te overwegen. De binnenvaartbranche kan de genoemde categorie schepen niet missen om te voldoen aan de wens van de regering om vervoer van de weg naar het water te verplaatsen.
Stroomschema's

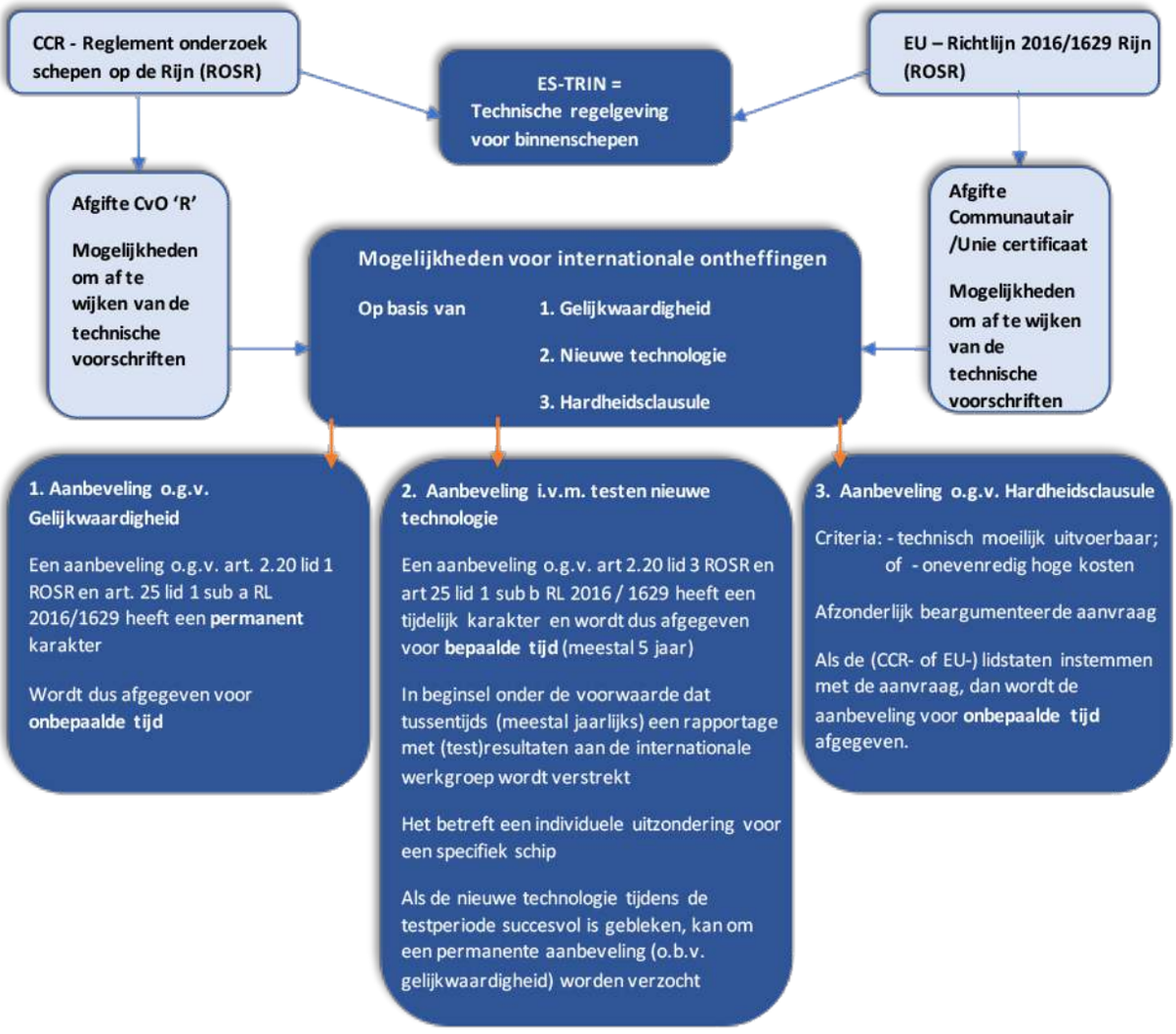
- Bijlage 1. Hoe te handelen?
- Bijlage 2. Hoe zit de harmonisatie van de technische voorschriften in elkaar?
- Bijlage 3. Hoe zat het ook alweer met de overgangsbepalingen?

https://www.ilent.nl/onderwerpen/beroepsvaart-vereiste-documenten/documenten/formulieren/2022/12/14/formulier-aanvraag-hardheidsclausule-aanbeveling-of-ontheffing-binnenvaartschip


Door de Scheepseigenaar
Door ILT / Scheepvaart
De eigenaar van het vaartuig, of zijn vertegenwoordiger, dient via een erkende keuringsinstantie of erkend klassebureau, bij de ILT een aanvraag in om gebruik te maken van art. 2.20 lid 2 sub b ROSR of art. 26 lid 1 Richtlijn (EU) 2016/1629
In deze aanvraag licht u toe waarom en van welk voorschrift wordt afgeweken.
Ook wordt aangegeven wat u heeft gedaan om toch aan de intentie van het voorschrift te voldoen (zie voorbeeld aanbeveling op website van ILT).
In bijlagen kunnen onderbouwingen gespecificeerd worden.
- De ILT beoordeelt de aanvraag.
- Mogelijk dat ILT aanvullende technische voorwaarden stelt of beperkende exploitatie voorwaarden voor het vaartuig opneemt.
- Na instemming van ILT en indiening van de aanvraag bij de internationale organisatie mag het schip in geval van een CvO 'R' een voorlopig certificaat ontvangen via een erkende keuringsinstantie of erkend klassebureau.
- In geval van een Uniebinnencertificaat kan er pas een voorlopig certificaat worden afgegeven op het moment dat de internationale werkgroep de aanvraag heeft goedgekeurd.
- ILT zal de aanbeveling via de beleidsafdeling van het ministerie van I&W aan de internationale werkgroep voorleggen.
ILT zal de internationale op- en aanmerkingen terugkoppelen naar de aanvrager.
Internationale acceptatie:
NEE
De eigenaar past zijn vaartuig conform de gemaakte opmerkingen aan en dient opnieuw zijn gewijzigde aanbeveling in.
Of De eigenaar trekt zijn verzoek in.
JA
Een erkende keuringsinstantie of erkend klassebureau zal op het certificaat bij punt 52 een aantekening maken dat de afwijking(en) van het reglement op grond van de aanbeveling is toegestaan.

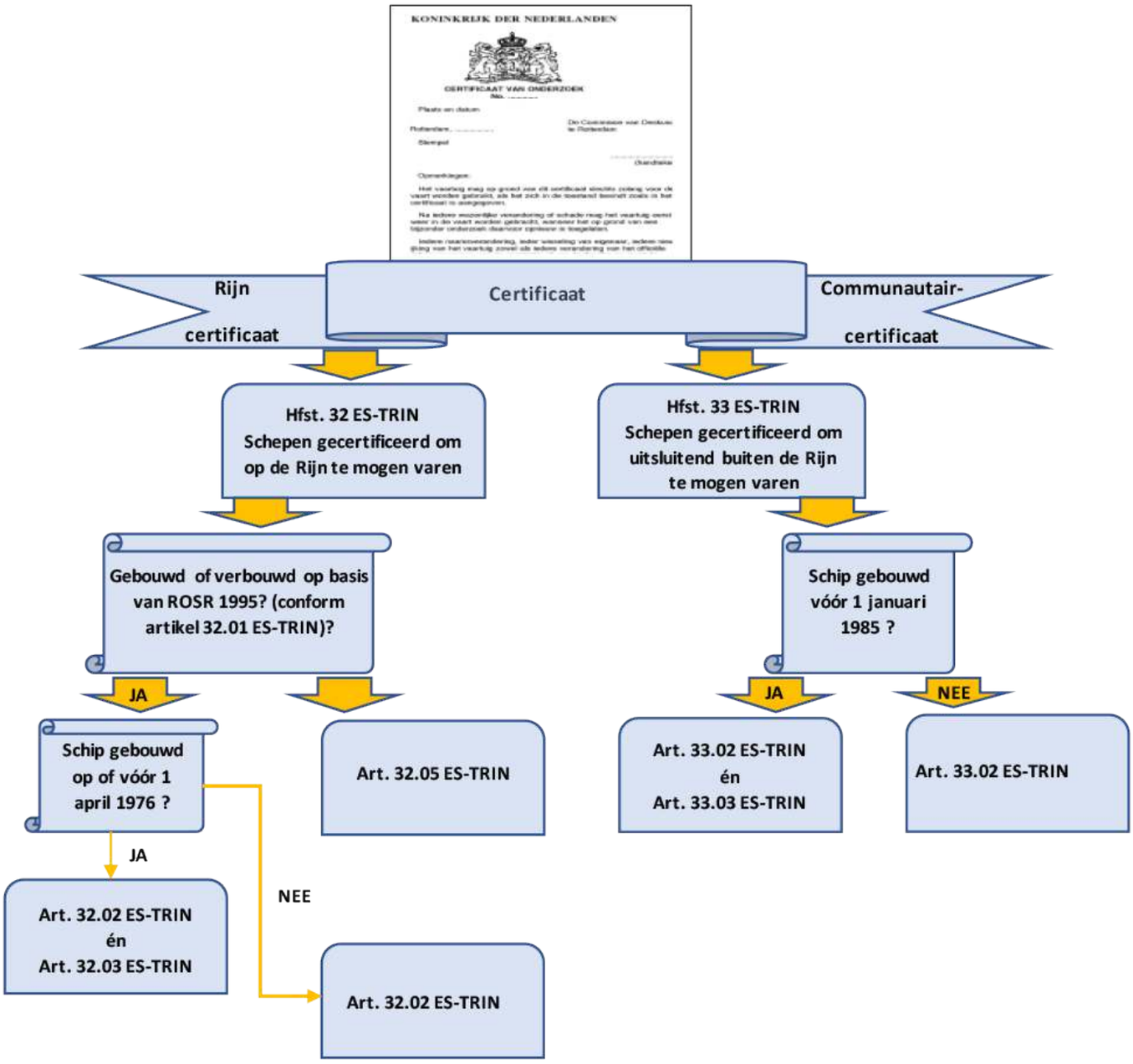
Bijlage 2. Stroomschema Hoe zit de harmonisatie van de technische voorschriften in elkaar?

Vanaf oktober 2018 hebben we te maken met de volledige harmonisatie van de technische voorschriften in ES-TRIN 2017.
Per 1 januari 2020 hebben we te maken met ES-TRIN 2019. In onderstaand schema



Samenvatting van de internationale procedures met tijdsindicatie voor internationale ontheffingen		
Stappen	**Type certificaat**	
	Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen (verzoek om ontheffing overeenkomstig het ROSR)	**Uniebinnencertificaat (Communautair certificaat)** (verzoek om ontheffing overeenkomstig (EU-) Richtlijn 2016/1629)
1. Voorbereiding van een dossier	Initiatiefnemers van een project en nationale instantie (3 - 12 maanden)	
2. Indienen van de aanvraag	Bij de werkgroep RV/G via het secretariaat van de CCR (max. 3 maanden, indien op tijd voor de vergadering ingediend)	Bij de werkgroep CESNI/PT via het secretariaat van de CCR (max. 3 maanden, indien op tijd voor de vergadering ingediend)
3. Technisch onderzoek	Werkgroep RV/G (6 - 9 maanden)	Werkgroep CESNI/PT (6 - 9 maanden)
4. Goedkeuringsprocedure	CCR (publicatie) (2 weken)	Mededeling v. d. lidstaten aan de EU - vaststelling van een uitvoeringshandeling (ca. 12 maanden)
	De procedure via de werkgroep RV/G (i.g.v. een CvO) kan sneller worden doorlopen dan de procedure via de werkgroep CESNI/PT (i.g.v. een Uniebinnenvaartcertificaat)	

Bijlage 3. Stroomschema Hoe zat het ook alweer met de overgangsbepalingen?



Vergroening

Brief van het SAB

Beste ECO-rekeninghouder,

Op 9 augustus 2023 is het zover. Dan zal het nieuwe SPE-CDNI 3.0 systeem live gaan. Afgelopen maanden hebben we u al geïnformeerd over de komende veranderingen en hoe u zich kunt voorbereiden. Middels deze mail zetten we nog even voor u alles op een rijtje.

Controleer uw gegevens in het nieuwe systeem.

De volgende stappen moet u volgen om te beginnen met het nieuwe systeem:

1. Ga naar het SPE-CDNI 3.0 om in te loggen via https://new.spe-cdni.org
2. Log in met uw huidige gebruikersnaam en wachtwoord van het “oude” SPE-CDNI systeem (niet Mijn-SAB). Mocht u deze niet meer weten dan kunt u contact opnemen met de SAB via administratie@sabni.nl.
3. Controleer alle gegevens zoals “Algemene informatie”, “Mijn ECO-rekeningen”, “Contact informatie” en “Schip”.

Op de CDNI website vindt u uitgebreide uitleg inclusief video’s van het nieuwe systeem. Klik hier. <https://sabni.us18.list-manage.com/track/click?u=17bf60bf4978d02aaf090a013&id=4bd4e51d45&e=6e05afbd47>

Lancering van de nieuwe mobiele app

De nieuwe mobiele app zal 9 augustus 2023 beschikbaar zijn. Met deze app kunt u uw transacties bevestigen en transactiebewijzen bekijken. U kunt de app straks downloaden uit de Google Play Store voor Android-apparaten, en de Apple App Store voor iOS-apparaten.

Benieuwd hoe de app zal werken? Download hier de gebruiksaanwijzing voor de app. <https://sabni.us18.list-manage.com/track/click?u=17bf60bf4978d02aaf090a013&id=d3703b1982&e=6e05afbd47>

Mocht u deze app vóór deze datum al geïnstalleerd hebben verzoeken wij u op 9 augustus 2023 de app te updaten via de Play store.

Gooi uw ecokaart nog niet weg

Belangrijk om te weten is dat voor faciliteiten zoals walstroom en afvalcontainers voorlopig nog met de ecokaart bedient moeten worden. Gooi uw ecokaart dus nog niet weg! Uiteindelijk is ons doel om één app te hebben die zowel het betalingssysteem als het toegangsbeheer voor deze faciliteiten regelt.

U kunt dus uw ECO-kaart nog tot 31 december 2023 gebruiken voor de afvalcontainers en op sommige walstroomlocaties. Daarna zullen deze faciliteiten volledig worden overgeschakeld op de nieuwe app.

Komende Periode

Op 9 augustus zal de nieuwe app gelanceerd worden en het nieuwe systeem volledig live gaan. Het gebruik van de oude eco-kaarten en de terminals voor het betalen van de verwijderingsbijdrage zullen na deze datum gefaseerd verdwijnen tot 1 september 2023.

Zoals altijd, bedanken we u voor uw geduld en begrip tijdens deze transitieperiode. We begrijpen dat veranderingen altijd uitdagingen met zich meebrengen en we zijn er om u te ondersteunen. Het SAB staat klaar om eventuele vragen of zorgen die u heeft te beantwoorden.

Met vriendelijk groet,
SAB Stichting Afvalstoffen & vaardocumenten Binnenvaart.

Wijziging systeem verwijderingsbijdrage

Wijziging systeem verwijderingsbijdrage gasolie levert problemen op

Zoals onder de meeste collega’s wel bekend, betalen we als binnenvaart al een geruim aantal jaren per 1000 liter brandstof een vast bedrag als verwijderingsbijdrage. Voor de inning van deze gelden is er op ieder schip een zgn. ecocard aanwezig, die na ingeven van het aantal gebunkerde liters langs een terminal gehaald wordt. Op deze manier worden de gegevens van de bunkering verstuurd naar de aangewezen instantie en wordt de verwijderingsbijdrage automatisch afgeschreven dan wel geïncasseerd. Dit systeem functioneert al jaren naar tevredenheid en je zou zeggen; niets aan veranderen! Maar helaas! Niets is minder waar.

Goed werkend systeem vervangen door…??
Zoals we allen de laatste tijd hebben kunnen lezen, moet het systeem op de schop en vooral “eenvoudiger”. Met een app, QR-code en uit coulance voor de digibeten onder ons, een papieren versie. De ASV voorziet hierin problemen zowel praktisch als administratief. En wat blijkt? Men heeft afgelopen periode kleinschalig proefgedraaid met het systeem en het werkt niet. Grote paniek, want per 1 september moet het nieuwe systeem draaien. Begrijpelijkerwijze zet ook de bunkerbranche zijn hakken in het zand. Dat is de directe consequentie van wanneer je een goed functionerend systeem door efficiency/verbeteringsdrang om zeep helpt met een systeem wat niet werkt.

Wie is verantwoordelijk voor de aangifte?
Wat helemaal zorgelijk is, is dat er nu geluiden opgaan om de verantwoordelijkheid van de aangifte van de afdracht bij de klant, ofwel de schipper/eigenaar neer te leggen. Dit slaat werkelijk alles. Bij elk product wat men koopt wordt de verwijderingsbijdrage wanneer deze betaald moet worden, gefactureerd vanuit de leverancier. De ASV is van mening dat dit idee om de verantwoordelijkheid geheel bij de binnenvaartondernemer te leggen een slecht en onwerkbaar idee is en wijst dit daarom bij voorbaat beslist af. De ASV vindt dat deze verantwoordelijkheid bij de leverancier thuishoort. Net zoals de doorberekening van de BTW op een product, omdat dit ook een vorm van belasting is.

Kabinetsaanpak klimaatbeleid

Duurzaam vervoer

Op 7 september 2023 vindt tussen 14:00 - 18:00 uur het commissiedebat Duurzaam Vervoer plaats in de Troelstrazaal.

Daarbij komt o.a. aan bod:

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid: een brief van de Staatssecretaris aan de Kamer

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen heeft een brief geschreven aan de Tweede Kamer (Nr. 1171 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT).

Een samenvatting:

In de brief geeft Staatssecretaris Heijnen aan op welke manier de implementatie van de RED III een kans biedt om het gebruik van fossiele brandstoffen in vervoer verder te verminderen door deze te vervangen met hernieuwbare alternatieven: synthetische en biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof. Opvallend is dat wederom in de hele brief de binnenvaart niet voorkomt in tegenstelling tot lucht- en zeevaart.

Volgens de Staatssecretaris is de inzet van hernieuwbare energie in alles wat rijdt, vaart en vliegt, voor hem een belangrijke manier om CO2-reductie te bereiken.

Drie aanpassingen in de wet milieubeheer

De Staatssecretaris is voornemens de volgende drie aanpassingen door te voeren als grondslagen in de Wet milieubeheer:

1 Conform de Richtlijn wordt een verplichting voor verduurzaming van energiedragers in transport middels hernieuwbare energie neergelegd op de brandstofleveranciers.

De verplichting zal sturen op ketenreducties in plaats van op energie-inhoud met stimuleringsfactoren.

Volledige milieu-impact van een energiedrager zal meetellen

Dat betekent dat de volledige milieu-impact van een energiedrager zoals een biobrandstof meetelt, van de bron tot het moment van gebruik. Dus niet alleen de uitstoot van broeikassen, maar ook de broeikassen die vrij zijn gekomen bij het productieproces van de brandstof.
Er zijn belangrijke ontwikkelingen die de stap naar explicietere beloning van CO2-reductie in de keten mogelijk maken.

Meer transparantie in de keten van hernieuwbare energie

Volgens de Staatssecretaris geeft de RED III betere handvatten en taken voor zowel publiek als privaat toezicht aan de lidstaat. Ook komt binnenkort de Uniedatabank online, die meer transparantie geeft in de keten van hernieuwbare energie.

De Staatssecretaris heeft de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) daarbij gevraagd om de eerste observaties over CO2-sturing in kaart te brengen, zodat hij deze mee kan nemen in de uitwerking van de regelgeving. Het gaat met name om het uitwerken van toezicht bij de overgang naar CO2-sturing en de borging van subdoelen en limieten voor grondstofgebruik. Sturing op reductie van CO2 in de keten, zal leiden tot een extra stimulans voor de best presterende hernieuwbare (innovatieve) energiedragers. Expliciete ketensturing, zoals in Duitsland en Zweden al gebeurt, biedt volgens de Staatssecretaris sterkere prikkels om met zo min mogelijk schaarse grondstoffen een zo hoog mogelijke CO2-reductie te behalen.

2. Sectorspecifieke verplichtingen

Daarnaast is de Staatssecretaris voornemens om sectorspecifieke verplichtingen te realiseren. In de Nota van Toelichting van de meest recente wijziging van het Besluit energievervoer is opgenomen dat het Kabinet streeft naar sectorspecifieke verplichtingen voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Daarvoor trekt hij nauw op met de relevante (buur)landen. Op deze manier kan worden aangesloten bij het principe dat de vervuiler betaalt. Ook krijgen sectoren zekerheid voor investeringen die passen bij de verschillende transitiepaden en brandstofkwaliteitseisen die deze sectoren kenmerken, volgens de staatssecretaris.

3. Inregeling van hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof

De laatste significante wijziging voor de wetswijziging is de verdere inregeling van hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof (RFNBO – renewable fuels of non-biological origin).

Volgens de Staatssecretaris worden zo sectorspecifieke doelen en verplichtingen gehaald en wordt rekening gehouden met kosteneffectiviteit, het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen, de (internationale) concurrentiepositie enerzijds en een zo proportioneel mogelijke kostenverdeling anderzijds.

Vergroeningsverplichtingen en ambities

Vechtend voor het voortbestaan van de binnenvaart wordt ons medegedeeld wat er allemaal van de binnenvaart verwacht wordt, van de schepen die dan nog bestaan, van degenen die tot het uiterste zijn gegaan om aan de CCR-eisen te voldoen. Lees hier wat er allemaal nog meer van u verwacht wordt.

Verplichtingen & Ambities verduurzaming binnenvaart
In het kader van de verduurzaming van de binnenvaart zijn inmiddels diverse afspraken van kracht die de basis vormen voor een aantal verplichtingen en ambities. Met de Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050 'Verplichtingen en Ambities' wordt op hoofdlijnen weergegeven welke verplichting of ambitie, in het kader van de verduurzaming van de binnenvaart, op welk moment zal gelden.

NRMM
De Verordening (EU) 2016/1628, beter bekend als de Non Road mobile machinery verordening (NRMM) gaat over het op de markt brengen van verbrandingsmotoren voor onder meer de binnenvaart. Deze verordening bevat voorschriften m.b.t. emissie grenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren. De eisen in de NRMM-Verordening zijn van toepassing op nieuwe schepen en/of het hermotoriseren van bestaande schepen. De verordening geeft richtlijnen voor overgangstermijnen.

ES-TRIN
Naast de in de NRMM-Verordening gestelde eisen aan de emissie van het in de handel brengen van aan boord van binnenschepen te monteren verbrandingsmotoren, bevat de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) ook voorschriften, bijvoorbeeld voor het inbouwen van de motoren. Zo zijn in Hoofdstuk 9 van ES-TRIN onder meer de inbouwkeuringen geregeld.

In deze FAQ FAQ_Engines_nl.pdf (cesni.eu) staan veel gestelde vragen over de toepassing van ES-TRIN en de NRMM-Verordening m.b.t. aan boord van binnenschepen gemonteerde motoren.

2023: Voor verbrandingsmotoren aan boord van binnenschepen gelden de emissie-eisen conform NRMM-Verordening (Stage V-verplichting). Deze zijn van toepassing op nieuwe schepen en/of het hermotoriseren van bestaande schepen.

Fit for 55 en Europese Green Deal
In het Fit for 55-pakket van de Europese Commissie staan voorstellen om de CO2-reductiedoelstelling voor 2030 te halen en daarnaast de weg te effenen om in 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld te worden. Deze doelstellingen zijn niet alleen ambities. Het is een pakket van uitgebreide en onderling samenhangende voorstellen voor de herziening van diverse verordeningen en richtlijnen en ook bepaalde nieuwe wetgevingsvoorstellen.

De Europese Green Deal levert de blauwdruk voor deze ingrijpende transformatie.

Energy Taxation Directive
Eén van de voorstellen in het Fit for 55-pakket met relevantie voor de binnenvaart is een revisie van de Energy Taxation Directive.

De binnenvaart zou dan moeten gaan voldoen aan minimum accijnzen. Vooralsnog is hiervoor weerstand en een potentieel juridisch conflict, onder meer vanwege de Akte van Mannheim.

Fuel Quality Directive en Renewable Energy Directive
In het kader van het Fit for 55-pakket worden twee - voor de binnenvaart relevante - Europese Richtlijnen aangepast: de Fuel Quality Directive (FQD) en de Renewable Energy Directive (RED). In deze Richtlijnen gaat het om de toepassing van een bepaald percentage van hernieuwbare energie, ook wel bekend als 'bijmenging brandstof'. Resultaat hiervan is reductie van de CO2-uitstoot. Invoering per 1 januari 2023 door Nederland van de CO2-reductieplicht voor brandstofleveranciers is opgeschort. Hier is meer informatie te lezen over het Nederlandse beleid van hernieuwbare energie voor het vervoer.

2023 - 2025:
Een te verwachten verplichte bijmenging van een bepaald percentage hernieuwbare brandstof. In het kader van het Fit for 55%-beleidspakket en REPowerEU worden beleidsvoorstellen ontwikkeld waaruit nationale doelen en verplichtingen volgen. De onderhandelingen hierover zijn nog niet afgerond.

REPowerEU
Door de nieuwe realiteit op geopolitiek vlak en op de energiemarkt wil de Europese Commissie de transitie naar schone energie drastisch versnellen. REPowerEU is het plan van de Commissie om de EU ruim vóór 2030 onafhankelijk te maken van Russische fossiele brandstoffen. Eén van de maatregelen is om fossiele brandstoffen op korte termijn te vervangen door de transitie naar schone energie in Europa te versnellen. De Commissie stelt voor om het EU-bindende RED-doel voor het aandeel hernieuwbare energie op te hogen van 40% naar 45%. De Commissie doet daarbij ook een oproep aan lidstaten en aan het Europees Parlement om een aantal van de sectordoelen in de RED verder op te hogen, in het bijzonder de subdoelen voor 2030 voor de inzet van hernieuwbare waterstof in de industrie (van 50% naar 75%) en in de transportsector (van 2,6% naar 5%). In deze Kamerbrief is te lezen dat het kabinet een positieve grondhouding heeft tegenover het ophogen van de bindende EU-doelen hernieuwbare energie. Het kabinet onderzoekt nog wel de uitvoerbaar- en haalbaarheid van deze EU-doelen.

Vóór 2030:
Versnelling van de transitie en verhoging van de toepassing van het aandeel hernieuwbare energie.

Verplichte duurzaamheidsrapportage (CSRD) De komende jaren wordt de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ook relevant voor de logistieke keten, waar de binnenvaart deel van uit maakt.

2024:
Grote bedrijven moeten rapporteren over de duurzaamheid in hun hele keten. Zo kunnen / zullen verladers bij hun logistieke dienstverleners vragen naar de CO2-uitstoot van de logistieke activiteiten die zij voor hen uitvoeren.

EU Taxonomie voor duurzame activiteiten
Volgens de Europese Commissie biedt het financiële stelsel een belangrijke sleutel tot economische vergroening en verduurzaming. Een belangrijke stap om de duurzaamheidsdoelen te realiseren is het opzetten van een uniform classificatiesysteem of 'taxonomie'. Dit is geregeld in de Verordening (EU) 2020/852. Om op basis van dit systeem te kunnen stellen dat een activiteit of project in lijn is met de EU Taxonomie en daarmee de stempel 'duurzaam' mag dragen, moet deze worden voldaan aan de volgende drie eisen:

1. Substantiële bijdrage leveren aan tenminste één van de zes milieudoelen:

I. Beperking van klimaatverandering (mitigatie).
II. Aanpassing aan klimaatverandering en de gevolgen daarvan (adaptatie).
III. Duurzaam gebruik en bescherming van water en mariene hulpbronnen.
IV. Transitie naar een circulaire economie.
V. Preventie en beheersing van verontreiniging.
VI. VI. Bescherming en herstel van biodiversiteit en ecosystemen.

2. Geen significante schade toebrengen aan de andere milieudoelen.

3. Voldoen aan de minimumeisen rondom sociale normen, bijvoorbeeld mensen- en arbeidsrechten.

Realisatie van de uitdagingen op het gebied van emissiereductie en energietransitie vergen investeringen door de binnenvaartsector. De taxonomie kan helpen om bedrijven toegang te geven tot groene financiering/subsidie mogelijkheden. De Europese Commissie stelt technische screeningcriteria vast om ervoor te zorgen dat relevante economische activiteiten binnen een specifieke sector als ecologisch duurzaam kunnen worden aangemerkt. Om al te zware nalevingskosten voor het bedrijfsleven te vermijden, moet de screeningcriteria voldoende juridische duidelijkheid verschaffen, praktisch en gemakkelijk toe te passen zijn.

Zero pollution

Eind 2022 heeft de Europese Commissie strengere regels voorgesteld voor schonere lucht en water. Wanneer en wat deze ambities en aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor de binnenvaart zullen betekenen, zal de komende tijd duidelijk worden.

EU Mobility Strategy

De Europese Commissie legt met haar 'Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit' de basis voor de manier waarop het vervoerssysteem van de EU een groene en digitale transformatie kan verwezenlijken. Het beoogde resultaat is een vermindering van de uitstoot met 90% tegen 2050, dankzij een slim, concurrerend, veilig, toegankelijk en betaalbaar vervoerssysteem.

Naiades III

De kerndoelstellingen van het beleids- en actieprogramma Naiades III en 'Boosting future-proof European inland waterway transport' zijn om meer vracht over de Europese rivieren en kanalen te vervoeren en de overgang naar emissieloze binnenschepen tegen 2050 te vergemakkelijken. Dit is in overeenstemming met de Europese Green Deal en de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, die als doel hebben het vervoer over de binnenwateren tegen 2030 met 25% en tegen 2050 met 50% te doen toenemen.

In deze communicatie over Naiades II zijn een aantal 'Flagships' genoemd om zero emissie binnenvaart in 2050 te realiseren:

► Vóór 2030: Versnelling van de certificeringsprocedures voor innovatieve en emissiearme schepen.
► Vóór 2030: Garanderen dat bij investeringen in de binnenvaart rekening wordt gehouden met klimaat- en milieudoelstellingen.
► Vóór 2030: Binnenhavens ontwikkelen als multimodale infrastructuurknooppunten voor alternatieve brandstoffen.

Klimaatwet
De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Met een jaarlijkse Klimaatnota legt het kabinet verantwoording af.

► 2030: Emissievrije schepen worden marktrijp.
► 2030: Het multimodale trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) is uitgerust voor duurzaam en slim vervoer.
► 2050: Vermindering met 90% van de emissies van de vervoerssector.

In de Klimaatnota 2022 zijn de volgende ambities voor de binnenvaart te lezen:

► 2023: Voor de binnenvaart wordt op EU niveau verder gewerkt aan een Duurzaamheidsfonds, dat de transitie naar een duurzame binnenvaartvloot in Europa moet ondersteunen.
► 2030: Inzet om de CO2 -uitstoot 2030 met 30% te reduceren voor achterland- en continentaal vervoer. Om dit te bereiken wordt ingezet op: innovatieve logistieke concepten, slim delen van data, samenwerking in logistieke ketens om de beladingsgraad sterk te verbeteren en optimaliseren van het gebruik van de beschikbare capaciteit op weg, spoor en binnenvaart.
► 2030: CO2-reductie door de binnenvaart van minimaal 5 PJ (0,4 Mton). De inzet van hernieuwbare energie omvat biobrandstoffen, hernieuwbare elektriciteit en additioneel hernieuwbare waterstof.

Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

In de Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn de ambities vastgelegd voor zowel de vermindering van de uitstoot van CO2 als de reductie van stikstof en fijnstof.

Schone Lucht Akkoord

Het doel van het Schone Lucht Akkoord (SLA) is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. De SLA-maatregelen voor Binnenvaart en havens gaan onder meer over: Walstroomvoorzieningen, verduurzaming binnenvaart, gunningscriteria bij aanbesteding infrastructurele werkzaamheden, elektrificatie van de eigen vloot, gunningscriteria bij veerdiensten en watertaxi's, EU-fonds stimulering schone motoren en duurzame binnenhavens.
De maatregelen worden door de SLA-deelnemers opgenomen in decentrale uitvoeringsplannen. Deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord ondersteunen de doelen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

► In 2030: Streven is een reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015 te realiseren.

Stikstofreductie

Met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is een basis gelegd voor de structurele stikstofaanpak. Deze wet schrijft voor dat de Minister voor Natuur en Stikstof een programma vaststelt om de doelen voor stikstofreductie te bereiken en de natuur te verbeteren. In het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035 zijn voor de binnenvaart enkele maatregelen voorgesteld.

► In het kader van bijdrage door de binnenvaart aan stikstofreductie is relevant de retrofit van de binnenvaart en de subsidieregeling verduurzaming Binnenvaartschepen. Afspraken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens v.w.b. CO2 en emissies van milieuverontreinigende stoffen binnenvaart:
► In 2024: Een reductie van CO2-uitstoot van minimaal 20% te bereiken t.o.v. 2015.
► In 2024: Een reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart met 10% t.o.v. 2015.
► In 2030: Reductie van CO2-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot met 40% tot 50% t.o.v. 2015.
► In 2030: Tenminste 150 binnenvaartschepen voorzien te hebben van een zero-emissie aandrijflijn. ► In 2035: Reductie van de emissie van milieuverontreinigende stoffen door de binnenvaart gereduceerd te hebben met 35% tot 50% t.o.v. 2015.
► In 2050: Een (nagenoeg) emissie vrije en klimaat neutrale binnenvaartsector.

Sociale zaken

Ze sluiten de internaten

Tijdens het commissiedebat maritiem van 30 mei werd duidelijk dat de lobby van de verschillende organisaties hun werk gedaan hadden.

Er werden vragen gesteld aan Minister Harbers over het feit dat veel ouders in de zorgen zitten, omdat Meander een aantal internaten zal gaan sluiten, als alles doorgaat tenminste.

Het gaat om de volgende opvanglocaties: Prinsenvaart in Maasbracht en Prins Hendrik in Nieuwegein in de zomer van 2024 en Het Kompas in Lemmer en Koningin Juliana in Terneuzen in 2027. De Kamerleden willen de sluiting voorkomen en vinden het belangrijk dat er in meerdere regio's opvanglocaties blijven.

Volgens Minister Harbers ligt dit niet op zijn bordje, maar hoort het bij het Ministerie VWS. Vanuit dat Ministerie bleek Maarten van Ooijen, staatssecretaris voor Jeugd en Preventie, in gesprek te zijn met Stichting Meander over de voorgenomen sluiting van meerdere internaten. Maar, hoewel hij zegt mee te denken over oplossingen, lijkt hij niet van plan de sluiting tegen te houden.

Omdat het aantal schipperskinderen is gedaald, zou op bepaalde locaties het kindertal dusdanig laag geworden zijn dat het bedrijfsecono¬misch niet meer doelmatig is om een internaat open te houden.
Volgens de staatssecretaris is het aan de internaten zelf om deze beoordeling te maken en te besluiten over het sluiten of het verhuizen naar een andere locatie van een internaat.

Vervuilende schepen? Weet het Ministerie veel?
Schrikbarend is hoe de ambtenaren over deze sector schrijven in de 'beslisnota' (waarmee ambtenaren hun bewindspersoon adviseren bij het antwoord). Daarin wordt duidelijk hoe de directie Jeugd van het Ministerie erover denkt.

In de beslisnota is het volgende te lezen (geschreven dus door de ambtenaren):

"Negatieve publiciteit kan komen van (ontevreden) ouders, vertegenwoordigers van ouders en/of vertegenwoordigers van binnenvaartsector. Deze laatste betreft dan vooral de kleine binnenvaart, met varende gezinnen/eigenaars met doorgaans wat oudere en vervuilende schepen, waarvoor sterke krimp wordt verwacht door EU-milieuregels, Nederlandse milieu-eisen en markttucht op het gebied van duurzaamheid. Voor hen is het van belang dat alle locaties waar nu schippersinternaten gevestigd zijn open blijven. De vraag is of dat gezien het dalende aantal schipperskinderen houdbaar is."
Wat een vooroordelen! Te weinig weten van de sector waar je over beslist en dan dit soort dingen schrijven. De staatssecretaris heeft dit dus niet zelf gezegd, maar hij is wel verantwoordelijk voor zijn ambtenaren en mag zijn ambtenaren er wel eens op aanspreken. Weet men niet waarom de kleinere schepen verdwijnen, dan kan men dat navragen bij de brancheorganisaties. Die kunnen dat haarfijn uitleggen.

Woorden van begrip
Natuurlijk klinken er woorden van begrip voor de nare situatie van de ouders en kinderen, maar deuren openen naar oplossingen zien we nog niet gebeuren. Wij vragen ons ook af of er werkelijk begrip is voor de kinderen die op de internaten wonen. Ze zijn gedwongen te verhuizen naar een andere stad, weg van hun bekende sociale netwerk en dat ook nog eens zonder ouders!!! Zou de staatsecretaris werkelijk doordrongen zijn van de impact die dat op kinderen heeft? En de impact op gezinnen als de man en vrouw apart van elkaar moeten gaan leven om de zorg voor hun kinderen zelf te organiseren?

En woorden van begrip zijn mooi maar hol. Deuren openen naar oplossingen zien we nog niet gebeuren.

Zo wil de staatssecretaris niet vooruitlopen op de vraag of hij bereid is een deel van de opbrengst van de verkoop van de huidige, grote opvanglocaties te gebruiken om kleinere, passendere opvang¬locaties te kopen.

Belangrijk voor de economie
De verschillende Kamerleden trokken ook de belang-voor-de-economie kaart; Daniel Koerhuis en Jacqueline van den Hil (beiden VVD), Caroline van der Plas (BBB) en Chris Stoffer (SGP) stelden allemaal vragen over hoe het nu toch moest met die kinderen waarbij de internaten gaan sluiten.

Koerhuis, Van den Hil, Van der Plas en Stoffer benadrukten het belang van de binnenvaart voor de economie. Ze willen dat de sector toegankelijk blijft voor familiebedrijven en dat zou inhouden dat die dus moeten kunnen beschikken over (voldoende) internaten verspreid over het land.

Van Ooijen gaf toe dat de binnenvaart belangrijk is voor de economie en voorziet in een duidelijke vraag van de markt.

Voor zover weer mooie woorden, nu de positieve daden nog.

Definitieve sluiting
Inmiddels is duidelijk dat de internaten Prins Hendrik in Nieuwegein en De Prinsenvaart in Maasbracht definitief sluiten met ingang van het schooljaar 2025. Dat heeft stichting Meander de ouders laten weten.

Alleen de locaties in Zwijndrecht (Julia), Zwolle (Prinses Margriet) en Nijmegen (Sint-Nicolaas) zullen in de toekomst nog open blijven voor het bieden van opvang, begeleiding en huisvesting aan kinderen en jongeren van binnenvaartschippers en kermisexploitanten.

Uiterlijk in de zomer van 2032 zullen Het Kompas in Lemmer en Koningin Juliana in Terneuzen sluiten. De locaties zullen minimaal open blijven tot in de zomer van 2027, tenzij vóór die tijd het kinderaantal daalt tot onder de acht kinderen. Voor geen enkele locatie is een kindstop van toepassing, ouders mogen nog steeds hun kind aanmelden voor het internaat, zo verzekert het bestuur van stichting Meander. Dat was een van de voorwaarden die vooraf was gesteld om in te stemmen met de sluiting.

Hoe het verder gaat met de eventuele huisvesting van de overgebleven kinderen van de te sluiten locaties is nog niet duidelijk. Staatssecretaris Maarten van Ooijen (VWS) was nog in gesprek met stichting Meander over de kwestie. Vanuit de Tweede Kamer was via een motie ook het dringende verzoek te komen tot oplossingen waarbij de schipperskinderen voorop zouden staan.

Havens

Rotterdam - WBR overleg

Op 14 juni hadden we weer een WBR overleg. Vanwege het vertrek van twee leden die jarenlang in dit overleg zaten, vond dit plaats op het vaartuig van het Havenbedrijf Rotterdam, de Nieuwe Maze. We kunnen jullie melden dat er beroerdere vergaderlocaties zijn. Tijdens dit overleg deden we een rondje Rotterdamse Haven. Aan de hand van de agenda werken we het verslag uit.

1. **Vaststellen agenda en mededelingen** De agenda wordt goedgekeurd en er zijn geen verdere mededelingen.

2. **Vastellen verslag d.d. 07-12-2022:** Het verslag is goedgekeurd.

3. **Autoafzetplaats Maaskade:** Er zijn verwijderbare bolders geplaatst die er zonder sleutel uit te halen zijn. Het dringende verzoek is na in- of uitrijden deze direct weer terug te plaatsen i.v.m. overlast van eventuele voertuigen die er niets te zoeken hebben. Er zijn vier locaties waar op- en afgereden kan worden. Bij de Cornelis Trompstraat, Thorbeckestraat, Sleephellingstraat en Prins Hendrikstraat.

4. **Walstroom:** (Gemeente Rotterdam) Na monitoring is gebleken dat er wel walstroom afgenomen wordt bij de stroomkasten in de Coolhaven en aan de Aelbrechtskade in de Schie, maar er op een of andere wijze geen facturering volgt. ASV geeft nogmaals aan dat men bij deze kasten een ontwerpfout heeft gemaakt, omdat men na inschakelen op de app fysiek nog een knop in moet drukken. Dit is niet zo'n ramp wanneer je aan boord woont, maar op deze manier kun je niet meer op afstand de stroom inschakelen. Men wil hier nagaan wat er aan gedaan kan worden, want men geeft toe dat dit inderdaad niet praktisch is. Daarbij zijn de kasten erg klein ontworpen, waardoor je stekker altijd buiten de kast hangt. Voor wat betreft de ligplaatsen aan de genoemde locaties is men nog steeds bezig deze formeel te krijgen. Men kon niet in vroegere bestemmingsplannen vinden dat dit officiële ligplaatsen zijn. ASV geeft aan dat dit logisch is, omdat dit te maken heeft met de wijziging in beleid van de gemeente. Want sinds mensenheugenis meren hier al schepen aan en de bolders zijn er indertijd niet voor niets geplaatst. Walstroom Maashaven. ASV vraagt hierbij nogmaals om coulance bij niet werkende kasten en geeft daarbij het voorbeeld van Amsterdam. De havenmeester geeft aan dat dit niet mogelijk is, omdat er in de Maashaven sinds 2007 een walstroomplicht geldt, wat ook een van de argumenten naar de Gemeente was om de Maashaven te kunnen behouden voor de binnenvaart. Tegelijkertijd begrijpt hij dat het lastig wordt, wanneer er een of meerdere kasten buiten gebruik zijn. Men wil daarom inzetten op werkende kasten en een snelle service in geval van storingen. Dit laat buiten kantoortijd nog wel eens te wensen over. Walstroom algemeen. Vanuit KBN wordt aangegeven dat de 63A aansluitingen niet voldoen. Wanneer je meer dan 40A afneemt, vliegen de zekeringen eruit. Het probleem is dat HBR uitgaat van huishoudelijk gebruik. Maar in de praktijk is dit niet zo, want er zijn schepen die motorverwarming en andere grote verbruikers hebben. Het probleem is eenvoudig op te lossen door de aansluitingen zwaarder af te zekeren, zodat je ook daadwerkelijk de 63A af kunt nemen als je aan een 63A aansluiting gekoppeld bent. In Amsterdam en Antwerpen werkt het tenslotte ook. Een andere vraag vanuit KBN betreft de lekstroom. In de pleziervaart komt men huidbeplating tegen waar de gaten invallen. Hierover ontstaat enige discussie. Er zijn schepen die daarvoor een zgn. scheidingstrafo aan boord hebben geplaatst om dit te ondervangen.

5. **Derde oeververbinding.** KBN vraagt of het standpunt van het HBR nog steeds hetzelfde is. Het HBR heeft zijn zorgen geuit middels een brief aan de gemeente en deze is uitgebreid besproken. Maar desondanks staat het besluit van een brug vast en de divisie havenmeester is in deze loyaal aan het college en gaat in zijn hoedanigheid geen zienswijze meer indienen, omdat dat wat vreemd zou zijn. Het HBR kan dat wel doen. Men neemt nu samen met RWS en een tweetal Waterschappen deel aan een gesprekstafel om te zorgen dat er wel een nautisch veilige brug komt. KBN gaat wel een zienswijze indienen.

6. **Overzicht ligplaatsen**. In de Laurenshaven, Dintelhaven en 3de Petroleumhaven zijn nieuwe ligplaatsen gerealiseerd. In de laatste is er ook een steiger voor langere schepen. Allen met diagonaaltrappen. In de Waalhaven pier 3 gaat men 4 steigers realiseren ook met diagonaaltrappen. Hierbij worden net als in de Merwehaven stroomkasten geplaatst met 125A aansluitingen. Men wil hier nog voor het einde 2023 mee beginnen. Voor wat betreft de Antarcticakade wordt de branche geconsulteerd over hoe en wat te doen.

7. **Auto-afzetplaatsen.** Omdat er bij veel terminals niet meer de auto van en aan boord gezet mag worden, wordt er gemonitord waar er hotspots zijn om op die manier alternatieve locaties te vinden om nieuwe auto op- en afzetplaatsen te realiseren.

8. **Havengeld.** Vanuit KBN komt de vraag hoe het zit met het Havengeldsysteem na het debacle van vorig jaar. Dit omdat het huidige web-portal aan het einde van zijn technische levensduur is. Het nieuwe is inmiddels in de lucht. De meeste gebruikers hebben een nieuwe inlog gekregen, behalve diegenen die een jaarabonnement hebben. Hier wordt nog aan gewerkt. Ook worden er functies ingebouwd, zodat de gebruiker zelf zaken kan wijzigen. Omdat men van gedoe van niet doen van opgave af wil, heeft men de boete op 100% gezet. Aangezien dit op bezwaren stuitte van ASV en KBN, omdat ook diegenen die altijd te goeder trouw zijn onevenredig geraakt worden, stuurt het HBR eenmalig een herinnering wanneer men per ongeluk vergeet opgave te doen.

9. **Monitoring koppelverbanden.** Er is gevraagd naar meer plaatsen voor koppelverbanden. In het huidige systeem is men bezig geweest om te monitoren en hier is een top 10 uitgekomen. Men heeft met KBN een

lijst samengesteld voor wat betreft de lengtes die er nodig zijn.

10. **Metingen bunkerschepen** Merwehaven. Er zijn metingen verricht en hier is uitgekomen dat stroomaansluitingen van 125A voldoen.

11. **Rondvraag**. ASV: Vraagt naar de ligplaats waar vroeger de auto afzetplaats was (Karwei). Een makelaar had tegen de nieuwe bewoner van de flat gezegd dat deze zou verdwijnen. Het HBR was hier heel stellig in en zei dat men dat wel kan willen, maar dat deze behouden blijft voor de binnenvaart. ASV vraagt of de kade achter in de Maashaven waar het getijdepark komt, niet als ligplaats gebruikt kan worden zolang er nog geen werkzaamheden plaatsvinden. Dit is echter niet het geval en er zal op gehandhaafd worden wanneer men toch ligplaats neemt. Er staat inmiddels een bord dat er geen ligplaats genomen mag worden. Vraag m.b.t diefstal in de Maashaven. HBR geeft aan om aangifte te doen bij de zeehavenpolitie en de gemeente geeft aan uit te zoeken of er een nummer is van de wijkagent en komt hier nog op terug. Vraag m.b.t. evenement KNRM. HBR geeft aan vergeten te zijn nadere info te delen met de branche. Verdere info staat inmiddels op de site van HBR. KBN: Geeft aan dat de nieuwe huisvuilcontainer niet naar behoren werkt met de app. Daarbij zit er naast de klep een gleuf voor de lege flessen waardoor mensen met de hand de klep kunnen openen en dat alsnog mensen van de wal hun afval in de containers voor de scheepvaart gooien. KBN stelt een vraag m.b.t. tot de bebording in de Maashaven. Er wordt nog nagegaan of deze bebording klopt. Gemeente Rotterdam. Deelt mee dat ze bij nieuwe projecten in de gaten houden dat de ligplaatsen bestemd voor de binnenvaart behouden blijven. Het HBR geeft nadrukkelijk aan de gemeente aan de afspraken te houden, zoals deze gemaakt zijn in 2017 (dat de Maashaven voor de binnenvaart behouden blijft). Aangaande walstroom, denkt de gemeente over het plaatsen van batterijpacks om eventuele piekbelastingen beter op te kunnen vangen.

Tot slot bedankt de havenmeester alle aanwezigen en in het bijzonder de twee deelnemers die afscheid namen. We sloten af met een lunch en was er gelegenheid om elkaar informeel te ontmoeten.

Jessica v.d. Akker en Machiel Smitsman

Bericht van Haven van Amsterdam

We hebben weer verschillende nieuwtjes die we graag met de binnenvaart willen delen. Zo komt er in het derde kwartaal een extra watertappunt op de Haparandadam. Bij dit nieuwe watertappunt is geen autoafzetplaats aanwezig. Door een schipper zijn we er op gewezen dat het begin van de ligplaats op de Surinamekade niet overeen kwam met de bolders op de kade. Het bord wat het begin van de ligplaats aangeeft, is daarom verplaatst zodat er ca. 40 meter extra kade beschikbaar is gekomen.

Tot kort geleden was het niet mogelijk om na 11.00 uur 's ochtends terug te rijden met de auto naar de autoafzetplaats op de Veemkade. Door middel van een toegangscode is de autoafzetplaats nu 24 uur per dag bereikbaar. De toegangscode is op te vragen bij het Meldpunt Haven via (020) 52 34 600, keuze 2.

Per oktober 2023 is het voor binnenvaarttankers aan de Groene Kade in de Amerikahaven en de openbare kade in de Aziëhaven mogelijk om te ontgassen naar een mobiele ontgassinginstallatie. Een eerste stap in de goede richting.

Kijk voor meer binnenvaart informatie op https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/binnenvaart

Opinie

Opiniestuk Ton Quist: de rol van de ambtenarij

Een open brief van Ton Quist, die zijn mening graag deelt op diverse fora, zoals de ASV-nieuwbrief.

De invloed van de ambtenarij op de maatschappij

Beste geïnteresseerde! De maand juli staat vrijwel altijd qua nieuws symbool voor het begin van de komkommertijd. Dit jaar wordt deze trend door de val van het kabinet Rutte IV ruw verbroken. De gevolgen van het vertrek van onze premier na dertien jaar met in zijn kielzog de nodige partijleiders en demissionaire bewindslieden beheerst dagelijks het nieuws. Hierdoor worden andere nieuwsonderwerpen soms naar de achtergrond verdrongen. Een voorbeeld van een dergelijk niet onbelangrijk thema is de aanwezigheid van PFAS in de leefomgeving van steeds meer burgers; PFAS in de groenten uit het eigen moestuintje, PFAS in het zwemwater, PFAS in de vis uit de Westerschelde en zelfs PFAS in ons drinkwater. Overal PFAS! Zelfs op plaatsen, waar men het niet verwacht….. (zoals een sloot in Leidschenveen: duizenden keren boven de grenswaarde)! Een waar horrorscenario.

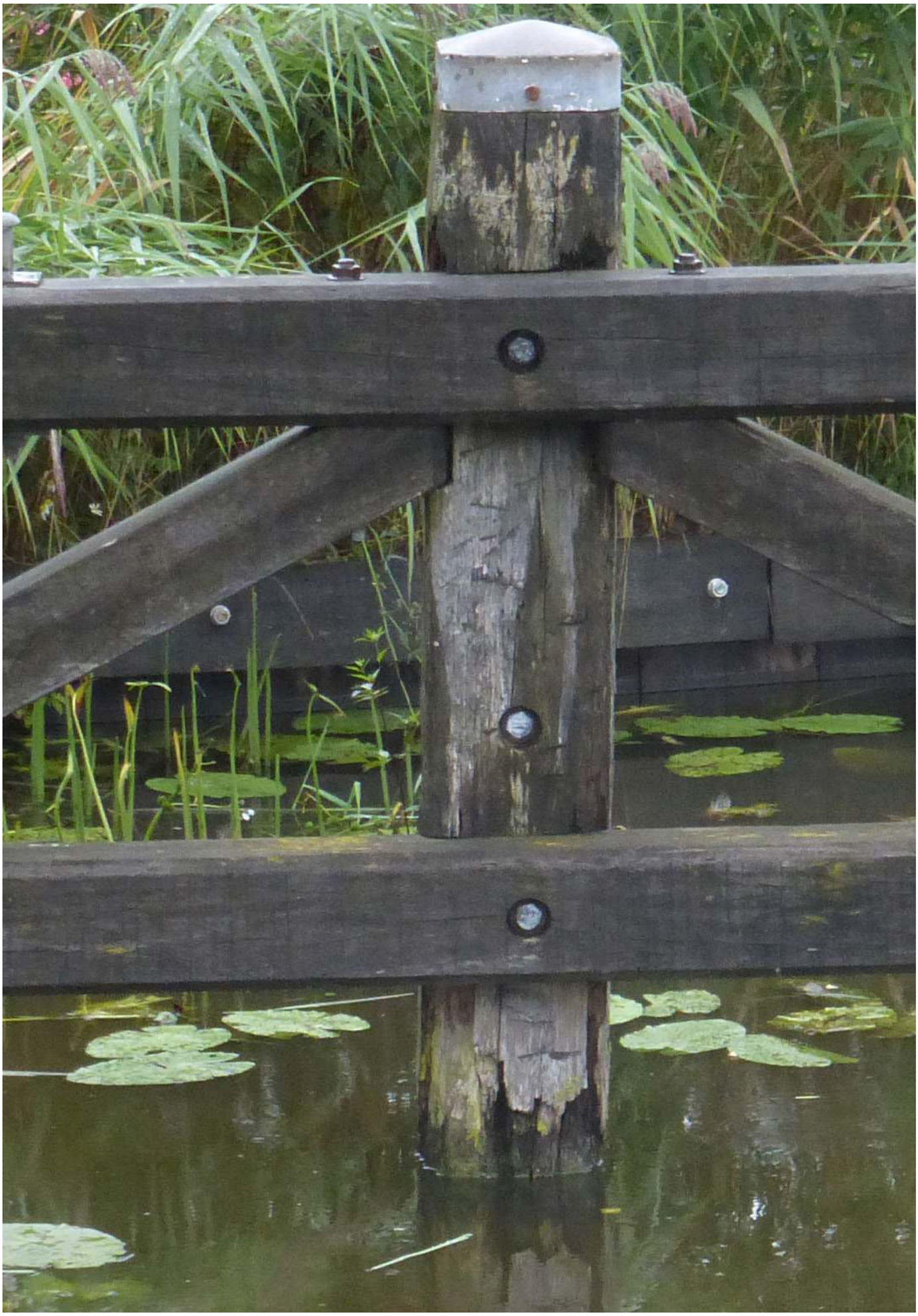
PFAS zijn zeer schadelijk voor het milieu en de volksgezondheid (RIVM). De stoffen kwamen/ komen vooral door toedoen van Chemours in Dordrecht en 3M in Antwerpen in onze leefomgeving terecht. Dit zijn helaas niet de enige ondernemingen, die ons milieu ernstig belasten en de volksgezondheid in gevaar brengen. Een andere grote, zeer bekende speler op dit vlak is Tata Steel in Velsen. Er bestaat echter ook nog een grote, bij het publiek nagenoeg geheel onbekende, zeer vervuilende speler: de binnentankvaart. Een wezenlijk verschil tussen Tata Steel en Chemours enerzijds en de ontgassende tankers anderzijds bestaat uit het feit dat bij de twee multinationals de gevaarlijke en schadelijke stoffen grotendeels onder dekking van een vergunning in onze leefomgeving terechtkomen, terwijl de uitstoot van zeer schadelijk en milieugevaarlijke dampen door tankschepen zonder enige vergunning hetzij officiële toestemming ongehinderd geschiedt……!
Dit impliceert dat de verantwoordelijke, geheel toerekeningsvatbare, leidinggevende ambtenaren bij de omgevingsdiensten en de betreffende provincies alsmede gemeenten (alle drie door mij verder aangeduid als ‘de ambtenarij’) aan Tata en aan Chemours weloverwogen direct dan wel indirect vergunningen/ toestemming hebben verleend om gewisse stoffen in de leefomgeving van de burger te brengen, die de gezondheid en het leefmilieu van deze burger zeer ernstig kunnen schaden. Correct? Blijkbaar bestond er bij het verlenen van de bewuste vergunningen aan Chemours en Tata geen ‘wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant’, maar wel wanneer het ging/ gaat om het afgeven van vergunningen aan ondernemingen, die met hun gesloten ontgassingsinstallaties willen voorkomen dat de tankvaart nog meer zeer schadelijke dampen naar de vrije atmosfeer blijft uitstoten.

Reeds in 2018 concludeerde professor Geerlings van de Erasmus Universiteit dat er ten gevolge van ‘wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant’ te weinig ontgassingsinstallaties waren en in die status quo is helaas nog geen enkele verandering waarneembaar. Simpel gesteld betekent dit in de praktijk dat een onderneming, welke het milieu zal belasten en de volksgezondheid zal schaden, van de ambtenarij een vergunning krijgt en een bedrijf, dat dit wil voorkomen, niet. Wie kan deze kronkel nog uitleggen? U? Ik niet. Het verbaasde mij dan ook dat ik op 5 juli tijdens een hoorzitting in de Tweede Kamer wel twee afgevaardigden van Chemours zag zitten, maar geen enkele verantwoordelijke instantie/ ambtenaar! Als commissielid had ik zo’n ambtenaar bijvoorbeeld zonder enige twijfel de vraag gesteld of hij/zij ooit heeft kunnen garanderen dat er geen risico’s voor het milieu en de volksgezondheid ten gevolge van de door hem/ haar afgegeven vergunning bestaan? Of hij/zij precies kan vertellen, wat op de langere termijn de gevolgen van het lozen/ het uitstoten van de in de vergunningen vermelde stoffen voor de mens en zijn leefomgeving zijn? Tot op heden worden zowel inzake Tata Steel als in het dossier Chemours vrijwel alle pijlen gericht op de (oud)-verantwoordelijken binnen deze twee ondernemingen.

Naar mijn mening zeer terecht stelt de heer Peter Donk echter op 2 juli in zijn column in de online krant Sliedrecht24.nl dat er ook zeer zeker vraagtekens bij het handelen door de gemeente Dordrecht, de provincie Zuid-Holland en de omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid/ DCMR zouden moeten worden geplaatst. Hoe handelden zij? Wat voor rol speelde de ambtenarij? Waren het uiteindelijk niet de ambtenaren, die de vergunningen aan Tata Steel en Chemours verleenden? De handtekening van Jesse Klaver, Kees van der Staaij of Geert Wilders staat er in ieder geval niet onder. Speelt ‘de ambtenarij’ dan daadwerkelijk zo’n grote rol in onze maatschappij dat haar handelen desastreuze gevolgen kan hebben? In mijn optiek wel.

Een voorbeeld is de Toeslagenaffaire. De politiek besliste in 2005 (Toeslagenwet) en in 2012 (Fraudewet) vrijwel unaniem dat er een serieuzere controle op allerlei toeslagen moest komen. De Raad van State waarschuwde onmiddellijk uitermate voorzichtig te zijn. Topambtenaren binnen het Ministerie van Financiën en de Belastingdienst waren dus gewaarschuwd en moeten op voorhand hebben geweten, wanneer ze voldoende capabel waren, wat de gevolgen van de aangescherpte controle zouden kunnen zijn en hadden naar mijn mening, gezien de maatschappelijke impact desnoods publiekelijk, de politiek en de burgerij hiervoor moeten waarschuwen. Hebt U een topambtenaar gehoord? Ik niet. Had de ambtenarij niet het lef zich te roeren (kritische ambtenaren bij de Belastingdienst konden vertrekken dan wel werden op een zijspoor gezet, zoals Mevr. Palmen) of interesseert het deze de maatschappij dienende beambten misschien werkelijk niet, wat de eventuele consequenties van een maatregel voor de burger kunnen zijn? Evenzo een voorbeeld van een negatieve invloed door de ambtenarij op een proces.

Op 12 juli was Daan Prevoo te gast in het programma Op 1. Hij is de burgemeester van Valkenburg en beklaagde zich er wederom publiekelijk over dat twee jaren na de catastrofale overstromingen in Limburg veel slachtoffers nog immer niet schadeloos zijn gesteld, hoewel de politiek dit wel had toegezegd (gelijkenis met Groningen). Dit was volgens hem niet zozeer het gevolg van politieke onwil, maar van slechte, ambtelijke communicatie en regeltjes; regels die blindelings worden gevolgd, zoals bij de Toeslagenaffaire en die in dezen klaarblijkelijk stagnerend werken. Hebben de personen verantwoordelijk voor de uitvoering dan helemaal geen enkel empathisch vermogen? Ziet de ambtenarij niet in dat zij er voor de burger moet zijn en dat de burger er niet voor haar is?



Is het al niet decennia bekend, wat de gevolgen voor mens, dier en milieu zijn, wanneer enorme hoeveelheden PFAS (o.a. GenX en PFOA), kwik, lood, fijnstof en allerlei overige chemische verbindingen in het milieu terechtkomen? Weet iedereen dit, zelfs het RIVM, behalve de voor de afgifte van vergunningen verantwoordelijke instanties? Ondanks deze wetenschap ontvangen ondernemingen, die deze stoffen willen lozen/ uitstoten, van de ambtenarij in kwestie zonder enige moeite een vergunning. Legt de Commissie Van Aartsen de vinger op de zere plek, wanneer zij stelt dat specifiek een omgevingsdienst minimaal over dezelfde deskundigheid inzake gevaarlijke stoffen zou moeten beschikken als de onderneming, die deze stoffen voortbrengt (Chemours/ Dupont wist namelijk al tientallen jaren wat de effecten zouden zijn)?

Schoot de IL&T in 2020 midden in de roos, toen zij schatte dat alleen al de maatschappelijke schade ten gevolge van onjuiste vergunningverlening minimaal 220 miljoen per jaar bedraagt? Schade, mede veroorzaakt door dubieus, ambtelijk handelen. Leidinggevende ambtenaren zouden toch ook op de hoogte moeten zijn van het feit dat het jaarlijks door ontgassende tankers in de vrije atmosfeer brengen van minimaal 13 miljoen m3 dampen afkomstig van milieugevaarlijke stoffen (met vaak een CMR-classificatie; dus o.a. kankerverwekkend) niet bevorderlijk voor het milieu en de volksgezondheid kan zijn? Dat het voor mens en milieu beter is, wanneer deze dampen in gesloten installaties worden verwerkt? Dat een uitstoot van 5% aan dampen boven een uitstoot van 100% is te prefereren? Waarom geeft de ambtenarij dan geen vergunningen af aan bedrijven, die gesloten ontgassinginstallaties willen gaan exploiteren? Waarom worden er niet volop locaties voor deze mobiele ontgassingsinstallaties aangewezen? Waarom sluit een gemeente als Rotterdam niet de Geulhaven, de enige locatie in Nederland, nota bene gelegen binnen een zeer dichtbevolkte agglomeratie met grofweg 1 miljoen inwoners, waar stilliggend ontgassen naar de vrije atmosfeer nog steeds is toegestaan? Waar is de provincie Zuid Holland in dezen?

Geldt ook hier een conclusie uit het rapport Van Aartsen dat een omgevingsdienst (o.a. DCMR) op te weinig afstand van het bevoegd gezag staat? Stelt het rapport Om de Leefomgeving helaas terecht vast dat ‘regie door het Rijk ontbreekt’ en dat het daarom in mijn visie zo’n zooitje is? Een puinhoop, waarvan de burger en het milieu ongewild en geheel onnodig het slachtoffer zijn. De voor veel stagnatie verantwoordelijke ambtenarij zal zich verdedigen met het feit dat bestaande regelgeving hen ‘helaas’ verhindert te handelen (ook m.b.t. Chemours gaat men met gebruikmaking van dit argument in de verdediging, aldus een artikel in het AD d.d. 13 juli). “Men zou het zo graag anders zien, maar dat gaat niet zo gemakkelijk….” Is dit niet een drogreden? Is het niet zo dat er altijd een weg is, waar een wil is? Ben je als instantie eerder totaal niet op je taak berekend, wanneer er reeds in 2018 m.b.t. de ontgassingsinstallaties ‘wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant’ wetenschappelijk wordt geconstateerd en je dit probleem in 2023 nog altijd niet hebt weten op te lossen? Of interesseert het geen enkele verantwoordelijke instantie/ raad/ Staten iets, wanneer zoveel milieugevaarlijke en voor de volksgezondheid mogelijk zeer schadelijke dampen in de vrije atmosfeer terechtkomen (omdat zij toch nooit ter verantwoording zullen worden geroepen; hooguit moet een Minister of zelfs een heel kabinet het veld ruimen, maar blijven zij zitten; de Toeslagenaffaire kostte per saldo alleen politici de kop)? Een kwestie van mentaliteit?

Onlangs heeft Minister Harbers besloten dat veel stoffen per 1 juli 2024 niet meer naar de vrije atmosfeer mogen worden uitgestoten. Dit wettelijke verbod vereist met spoed een netwerk aan gesloten ontgassingsinstallaties, maar het tegenovergestelde is de realiteit. Er komt weinig tot niets van de grond (het grootste verwijt van de bevolking aan het adres van Mark Rutte, alleen is het naar mijn mening nu niet alleen aan de politiek, waardoor er niets gebeurt), terwijl ons land wel de wettelijke verplichting (CDNI) is aangegaan voor een netwerk zorg te dragen. Het zou mij absoluut niet verbazen, wanneer Nederland op 1 juli 2024 een nationaal/ Europees ontgassingsverbod kent, maar geen netwerk aan gesloten ontgassinginstallaties heeft. Gevolg: we blijven na 1 juli 2024 gewoon allerlei milieugevaarlijke dampen, waaronder kankerverwekkende, de lucht in blazen (en de handhavers zullen dit gedogen, daar de Europese economie anders geheel tot stilstand komt)!

Quist raaskalt niet, mocht iemand dit denken, wanneer hij dit doemscenario voor zich ziet. In een brief van de Europese Commissie d.d. 14 juni 2023, voor velen een geheel onbekend schrijven, stelt de Commissie dat de aanleg van een infrastructuur met gesloten ontgassingsinstallaties qua ’priority and urgency very good is’. Op pagina 3 in de brief moet de Commissie helaas constateren dat ‘the project does not demonstrate a high procedural maturity. While some procedural steps are taken, many authorisations are still missing. This is considered as a shortcoming. Oorzaak: de door professor Geerlings in 2018 reeds haarfijn benoemde wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant!!! Gevolg: de door de Minister aangevraagde EU-subsidies ten behoeve van gesloten ontgassingsinstallaties zijn vooralsnog geweigerd……!

Heeft de heer Van Aartsen weer gelijk, wanneer zijn commissie stelt dat o.a. de omgevingsdiensten door gebrek aan kennis en informatie niet zijn uitgerust toekomstige vraagstukken robuust aan te pakken? Sloeg professor Geerlings jaren geleden al de spijker op zijn kop, toen hij stelde dat bij velen de ‘sense of urgency’ ontbreekt (in dit geval bij gemeenten, provincies en omgevingsdiensten)?

De brief gaat verder. Op bladzijde 6 is het volgende fragment te lezen: ‘Environmental permits to degas still have to be obtained in the majority of the project sites and possible delays in obtaining these permits is a potential risk for a timely completion of the project’. Naar de praktijk vertaald waarschuwt de Commissie voor het gevaar dat Nederland niet tijdig over de benodigde infrastructuur van gesloten ontgassingsinstallaties voor 1 juli 2024 zal beschikken, omdat de noodzakelijke (milieu)vergunningen alsmaar niet worden verstrekt. En wie moeten deze vergunningen afgeven? Niet de Minister (deze speelt volgens Van Aartsen in het VHT-stelsel een rol van weinig betekenis). Nee beste lezer, dat is een taak van de provincies, de gemeenten en de omgevingsdiensten (de provincies en gemeenten zijn de opdrachtgevers van de omgevingsdiensten)! Dezelfde instanties, die u ook al in de schokkende dossiers Tata en Chemours tegenkwam....! Frappant, niet?

Het bedrijfsleven heeft inmiddels al tientallen miljoenen in allerlei systemen voor het gesloten ontgassen van tankers geïnvesteerd, maar kan deze investeringen door het uitblijven van vergunningen niet terugverdienen. Ook kunnen deze ondernemingen hun ontwikkelde procestechnieken in de praktijk niet testen en daardoor niet verbeteren (politicus Remco Dijkstra heeft d.m.v. schriftelijke vragen al in 2019 hier meermaals op gewezen en helaas zonder echt resultaat verzocht de regels soepel toe te passen). De ambtenarij gaf geen thuis! Verscheidene ondernemers overwegen nu er de brui aan te geven. Gevolg: onvoldoende gesloten ontgassingsinstallaties per 1 juli 2024. En wat gaat Nederland dan doen? Sommige provincies, gemeenten en omgevingsdiensten hebben naar mijn idee niet een klein beetje boter op hun hoofd, maar kilo’s, wanneer het gaat om het beschermen van de volksgezondheid en het milieu; dit gebeurt daar slechts vooral op papier en met de mond voor de bühne.

De onvoorstelbare uitstoot door Tata Steel

werd door hen pas enigszins serieus aangepakt, nadat de media hieraan zeer veel aandacht schonken en Mr. Ficq het voor de gedupeerde burgers opnam (zoals zij dit ook met verve doet richting Chemours ten dienste van de PFAS-slachtoffers). Zowel de media als Mr. Ficq verdienen alleen al daarom alle respect; zij controleren tenminste nog de ambtenarij, houden het noodzakelijke toezicht (zoals ook in het geval van de onfrisse praktijken bij het UVW en DUO). De eerste rapporten over een verhoogd PFAS-gehalte in de Westerschelde verdwenen al in 2015 geruisloos in een Zeeuwse, ambtelijke lade (bij het Hoogheemraadschap Delfgauw stopten ambtenaren zeer verontrustende PFASmetingen in Leidschenveen 2 jaar lang in hun bureautjes). De inwoners van vooral woonwijk De Staart te Dordrecht en de burgers in Sliedrecht werden niet gehoord, zelfs niet nadat bekend was geworden dat wetenschappers PFAS in moedermelk hadden aangetroffen en bij een inwoner dusdanig hoge PFAS-waarden hadden vastgesteld, die nog nooit eerder bij een mens waren gemeten! De verantwoordelijke vergunningverleners reageerden pas, toen de media zich met het schandaal gingen bemoeien.

Ook de ontgassingsproblematiek werd uiteindelijk met behulp van de media op de kaart gezet, wat leidde tot een gedeeltelijk, nationaal ontgassingsverbod per 1 juli 2024. Dit resultaat dreigt nu alsnog door 'wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant' teniet te worden gedaan. Hopelijk moeten de media er niet weer aan te pas komen, om te voorkomen dat tankers na 1 juli bij gebrek aan installaties hun gevaarlijke 'troep' naar de vrije atmosfeer moeten blijven uitstoten en de Minister in zijn hemd staat. De omgevingsdiensten hebben als 'klinkende' lijfspreuk dat 'zij willen bijdragen aan de kwaliteit van een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving voor ons allemaal'. 'Willen' zij dit echt?? Welnu, dit doel zullen zij nooit bereiken, wanneer zij bedrijven als Tata Steel en Chemours rijkelijk van vergunningen voorzien en tegelijkertijd 'vanwege de regeltjes' halsstarrig blijven weigeren aan nieuwe ontgassingsinstallaties en aan terminals, welke reeds over een dampverwerkingsinstallatie beschikken (zoals twee terminals in Amsterdam), een vergunning te verlenen, om schepen gesloten te ontgassen. Volgens de site van het Interprovinciaal Overleg 'werken de provincies aan een gezonde leefomgeving'. De Vereniging Nederlandse Gemeenten zegt op haar site zich eveneens in te zetten 'om de kwaliteit van de leefomgeving te behouden'. Indien 'een gezonde leefomgeving' niet bestaat uit zwart fijnstof op vensterbanken en speeltoestellen, niet uit zwemwater met 331 keer te veel PFOA alsmede het advies geen vis uit de Westerschelde en geen groente uit het moestuintje te eten, zijn de betreffende instanties dan niet mijlenver van hun doelstelling verwijderd? Wanneer 'kwaliteit' niet betekent een vrije atmosfeer, waarin de tankvaart jaarlijks minimaal 13 miljoen m3 CMR-stoffen uitstoot, hebben de genoemde instanties dan geen bergen te verzetten, voordat zij enigszins aan hun eigen slogans voldoen? Tot slot zou ik eenieder willen vragen of m.b.t. het ontgassingsdossier de tijd van nieuwe studies, nog meer werkgroepen, het door de ambtenarij op de automatische piloot uitvoeren van verlammende regeltjes en het oeverloos discussiëren toch niet echt voorbij is? Voor u het weet, is het 1 juli 2024….en moet Nederland aan de (Europese) wet voldoen!! Er rest nog minder dan een jaar….!

Sorry, maar geen enkele, verantwoordelijke ambtenaar / instantie kan in dit dossier nog beweren dat de voorbereidingstijd tekort was……(al in 2017 werd het Scheepsafvalstoffenverdrag aangaande de behandeling van 'gasvormige restanten' gewijzigd en wisten verantwoordelijke ambtenaren 100% zeker dat er gesloten ontgassingsinstallaties moesten komen; met inbegrip van de voorbereidingstijd voor deze wijziging in het verdrag is het aannemelijk dat de ambtenarij al jaren daarvoor op de hoogte moet zijn geweest)! Het vertrek van Gebke van Gaal als zeer strijdbare gedeputeerde en de val van het kabinet zullen aan de deadline van 1 juli 2024 niets veranderen. Leuker kan ik het niet maken, wel duidelijker!

A.L. Quist
Amsterdam, 20 juli 2023

Vaarwegen

Claimen, claimen

Claimen, claimen tegen verkeerde keuzes door de overheid

Steeds vaker komt het voor dat schepen regelmatig stil komen te liggen voor gestremde of zelfs gesloten sluizen door achterstallig onderhoud of personeelstekorten bij Rijkswaterstaat.

Zeker in Zeeland komt dit voor, ook op hoofdvaarwegen en bij belangrijke sluizen. De sluizen worden in het geheel gestremd en als ze na heel wat uren eindelijk weer functioneren is het vaak maar met 1 van de twee sluizen en dat betekent urenlang oponthoud en een gigantische kostenpost voor de schipper. En dan zijn er natuurlijk ook nog veel te weinig ligplaatsen.

Niet protesteren maar claimen!

En de schipper die blijft stil, want zodra de schipper tot actie overgaat, zoals de schipper die enkele minuten in een brug bleef liggen uit protest, wordt dat de schipper zwaar aangerekend. Opeens is dat een gevaarlijke situatie, want er had eens een ambulance door moeten komen.

Dat de schippers op veel ligplaatsen inmiddels totaal onbereikbaar zijn geworden voor eventuele hulpdiensten, lijkt daarentegen van geen belang.
Protesteren levert je dus een hoop ellende (taakstraf!) op, dus laten we dan maar allemaal gaan claimen. Nu heeft een schipper al het voorbeeld gegeven, maar we horen nog niet van veel volgelingen.

Geen overmacht maar fout beleid

Rijkswaterstaat reageert alsof dit niet een gevolg van beleid zou zijn, maar overmacht is. De ASV echter vraagt al jarenlang om te kijken naar de begrotingsplaatsjes: het zijn de keuzes van de diverse regeringen om de binnenvaart zo slecht te bedelen en het merendeel van de begroting naar “de weg” te laten gaan. Dit is een gevolg van dat beleid.

Te laat communiceren

Afgelopen maanden lagen er regelmatig tientallen schepen stil voor de sluis van Hansweert. Rijkswaterstaat kreeg de bezetting van het personeel net niet rond en sloot de sluis daarom tussen 23.00 en 06.00 uur. Een andere vaarroute was voor het merendeel van de schepen niet meer mogelijk, mede door de late communicatie van Rijkswaterstaat.

Belangrijke route

De sluizen in Zeeland zijn belangrijk voor het vaarverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen en Gent. Door de sluizen bij Hansweert varen jaarlijks zo’n 45.000 schepen die samen goed zijn voor 40,5 miljoen ton aan vracht.

Verhoudingen op scherp

Deze handelswijze waarbij Rijkwaterstaat stelt dat er nu eenmaal personeelstekort is, is onverteerbaar. Het kost de schipper niet alleen handenvol geld, het maakt de hele sector onbetrouwbaar. En het zet de verhoudingen op scherp: wel de schipper aanspreken op eventuele onvolkomenheden met vaak enorme financiële consequenties (de bestuurlijke, nauwelijks aan te vechten boetes), maar zelf je zaakjes helemaal niet voor elkaar hebben, en daar ogenschijnlijk ook niet erg mee zitten, dat roept natuurlijk agressie op, zoals wij ook aan Rijkswaterstaat uitgelegd hebben.

Rijkswaterstaat erkent de problemen bij de Zeeuwse sluizen en zegt de frustratie onder schippers te begrijpen. Er wordt gesproken over het feit dat in het voorjaar veertien vacatures voor sluis- en brugpersoneel in de regio Zeeland open stonden bij de overheidsinstantie.

Maar de schippers zien de eisen die er aan het personeel gesteld worden en ze zien de beloning die men mag ontvangen, waarop men niet verbaasd is dat het moeilijk is om genoeg personeel te vinden, als we de reacties horen.

Alleen de pers

Het is goed dat de pers hier wat aandacht aan besteed, want verder blijft het maar angstwekkend stil. Zo heeft er een interview plaatsgevonden met ASV-voorzitter Peter van de Veen in het Financiële Dagblad en heeft BNR-nieuwsradio er een item aan gewijd waar ASV vice-voorzitter Johan Sipsma duidelijk maakte welke problemen we ontmoeten en wat de consequenties daarvan zijn.

Peter van der Veen merkte op dat de vertraging die de schepen oplopen niet beperkt blijft tot de wachttijd. De schepen komen later dan verwacht aan op de locatie waar ze gelost worden. ‘Ieder schip heeft een tijdslot voor het lossen. Als je die mist, word je met een beetje geluk de volgende ochtend gelost. Met wat pech kom je helemaal achteraan in de rij en loopt het tijdsverlies met meer dan een dag op.’ Die vertraging leidt tot de grootste frustratie, zegt Van der Veen: ‘Je kan geen tijdsgarantie meer geven aan je klanten.’

Ook de Koninklijke Binnenvaart Nederland vindt dat ‘te veel sluizen te vaak sluiten’.

Kosten verhalen

De financiële schade valt op het bordje van de rederij, zegt Peter Van der Veen. Hij heeft wel eens geprobeerd om de kosten bij Rijkswaterstaat te verhalen. ‘Maar zij beroepen zich op overmacht’.

Ook de schepen van rederij Transbox hebben regelmatig een onverwachte sluiting meegemaakt, zegt managing director Honkoop in de krant. ‘Dan liggen er ineens schepen met tientallen tot honderden containers urenlang stil. ‘Het is een beetje alsof je de A16 afsluit zonder aankondiging. Dat is ook onverkoopbaar.’

De woordvoerder van Rijkswaterstaat zegt niet in te kunnen gaan op specifieke gevallen.

De ASV roept gedupeerde scheepseigenaren nu op om de schade te verhalen op de overheidsinstantie. ‘Daarmee kunnen we een signaal afgeven.’

Droogteproblematiek

Je kunt het je bijna niet meer voorstellen na al die regen en nog meer regen, maar er is toch even gesproken over droogteproblematiek. Daarbij waren namens de ASV Ed van Vliet en Machiel Smitsman aanwezig.

Een samenvatting:

Effect van droogte

Het effect bij droogte is met name zichtbaar in droge bulk segment. Het droogte effect neemt toe naarmate droogte langer duurt. Vooral door een toename van noodzakelijke inzet van middelgrote schepen 85- 110m. Er is een verschil in problematiek wat betreft de droogteproblemen in 2022 vs 2018. In 2022 was er veel abrupter sprake van droogte met ook vrij snel een reactie uit de markt.

Belang voor Nederland is groot:

Als Nederland willen we positie behouden en versterken van gateway to Europe / draaischijf van Europa. Dit betekent dat we multimodaal moeten kunnen vervoeren van en naar het achterland: volumes en flexibiliteit. Vaarwegen en binnenvaart zijn hierin belangrijk, omdat het zorgt voor een mix aan mogelijkheden. Drukte op de weg en kosten van onderhoud zorgen voor de wens om ook meer over water te vervoeren. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat het aantal binnenvaartschepen afneemt.

Dreiging

Er bestaat de kans dat invloeden van klimaat zo verstorend werken dat dit belang van gateway to Europe ernstig geschaad wordt. Het (te hoge/lage) waterpeil kan dit belang verstoren

.

Wat te doen?

In perioden van (dreigende) droogte wordt op verschillende manieren overlegd. Dit is afhankelijk van het opschalingsniveau:

- Niveau 0 normaal beheer
- Niveau 1 dreigend regionaal watertekorten: Verdringingsreeks automatisch in werking
- Niveau 2 feitelijk nationaal watertekorten: MTW wordt actief
- Niveau 3 (dreigende) crisis watertekort: Nationale crisisstructuur geactiveerd

Droogtemonitor

De droogtemonitor is een product van de Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) van het Watermanagementcentrum Nederland (WMCN) met bijdragen van de waterschappen, Rijkswaterstaat, het KNMI, de provincies, het Ministerie van LNV en de Vereniging van drinkwaterbedrijven in Nederland.

Verdringingsreeks

Als minder water beschikbaar is dan we nodig hebben, moeten we het water verdelen. Dit gebeurt via de zogeheten verdringingsreeks uit de Waterwet. De reeks geeft aan hoe we het zoete water verdelen. Waterkeringen en dijken die gevoelig zijn voor de droogte krijgen als eerste water.

Coördineren

Het coördineren van losse activiteiten van stakeholders tot gecoördineerde aanpak en resultaat is wat nu mist. Topsector Logistiek pakt die rol, is ons verteld. Het gecoördineerd optreden is een vrijwillige keuze van echt betrokken stakeholders met een collectief gedragen Plan van Aanpak. Men gaat ervan uit dat de “stakeholders” input leveren en er energie en/of geld instoppen.

Resultaat zou moeten zijn: een kernteam met coalitie van echte stakeholders waarin overeenstemming is over Inhoudelijke plan van aanpak, manier van organiseren, besluitvorming en externe communicatie.
Kern van voorgesteld plan van aanpak

- Beter voorspellen van de trigger; Dit gaat om laag (of juist een heel hoog) waterpeil in rivieren, vooral de Rijn (deze heeft invloed op waterstanden in andere rivieren in NL) Eerder en nauwkeuriger, zodat het bruikbaar is op operationeel, tactisch en strategisch niveau.
- Mitigerende maatregelen voor modaliteit binnenvaart; Dit gaat om het maximaliseren van de vervoerscapaciteit over water ondanks de stand van het waterpeil, inclusief lange termijn ingrepen in infrastructuur.
- Welke ketenregie sturing en ingrepen zijn denkbaar en wenselijk? Hoe?
- Dit gaat om vooruitkijken op het moment dat de vraag naar vervoer (lading) over water groter is dan de maximale capaciteit over water.

Samenwerken

Er is bovendien een samenwerking met Duitsland opgestart.

De eerste contacten met Duitsland zijn gelegd. Afspraak tot kick-off midden Augustus met 3 belangrijkste stakeholders tussen Duitsland en Nederland. Dit zal gaan over bepalen van projectdoelen, organisatie, afstemming en stakeholders.
En toen ging het regenen……

Droogteprotocol

Het wordt al normaal, een droogteprotocol hanteren.

Afgelopen maanden heeft het college van Delfland het 'Droogteprotocol Schutten beheergebied Delfland 2023' vastgesteld. In dit aangepaste Schutprotocol zijn verbeteringen doorgevoerd op basis van de tijdens de droge zomer van 2022 geleerde lessen.

Er is dank uitgesproken voor de geleverde input bij de evaluatie en op het conceptschutprotocol.

Concept Draaiboek Droogteprotocol

Er is inmiddels een concept Draaiboek Droogteprotocol. In dit draaiboek staan de acties per droogteniveau van het schutprotocol, met daaraan gekoppeld de verantwoordelijke organisaties voor de uitvoer. Dit draaiboek hoort bij het 'Droogteprotocol Schutten beheergebied Delfland 2023', dat is vastgesteld door het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland op 20 juni. In aansluiting op het in 2021 vastgestelde Droogteprotocol Schutten zijn de samenwerking en het handelen volgens het 'Droogteprotocol Schutten' bekrachtigd in een samenwerkingsovereenkomst.

Acties behorend bij op- en afschaling naar code geel

Deze fase begint in een normale situatie, waarbij wordt geschut volgens regulier proces. De verzilting via de sluizen is beperkt en beheersbaar door het zoute water op de Schie geregeld terug te spoelen met zoetwater. Er kunnen periodes voorkomen met weinig (hemel)wateraanbod, Delfland zal dan extra zoetwater aanvoeren. Bij langdurig aanhouden van de droogte kan een **dreigend watertekort** ontstaan. De verwachting is dat de reguliere aanvoer dan niet meer voldoende is om te voorzien in de (verwachte)watervraag en/of de verzilting als gevolg van schutverliezen moeilijk beheersbaar wordt. De voorbereiding voor opschalen naar inzet 'schutprotocol aangepast' wordt dan in gang gezet.

Inmiddels was er alweer geruime tijd sprake van droogte. Binnen Delfland volgt de Regiegroep Droogte de situatie op de voet en bij nieuwe ontwikkelingen zal men ons op de hoogte stellen. Wel willen we de sluisbeheerders nu al vragen om bij het schutproces zoveel mogelijk rekening te houden met het beperken van de zoutindringing, door efficiënt en met zo kort als mogelijke deur-open-tijden te schutten.

Onderzoek effecten windturbines op vlotte en veilige doorvaart

Op dinsdag 06-06-2023 vond er een stakeholders bijeenkomst plaats m.b.t. het "Onderzoek effecten windturbines op vlotte en veilige doorvaart."

Aanwezig waren: Diverse mensen van RWS, het Ministerie van EZK, Haven Rotterdam en Amsterdam, radardeskundigen, diverse mensen van KBN en Machiel namens de ASV.

De aanleiding voor het onderzoek is dat NL bezig is met de verduurzaming van de energievoorziening en dat er daardoor steeds grotere turbines geplaatst worden in en langs vaarwegen. Daarbij zijn er ook beperkt klachten gekomen vanuit de scheepvaart en is men gaan kijken of de huidige beleidsregel (deze is nu een minimale afstand van 50 meter uit de rand van de vaarweg) nog voldoet en wat als men deze beleidsregel passeert en moet deze eventueel aangepast worden. De beleidsregel bestaat uit de volgende aspecten:

- Normafstand tot de rand van de vaarweg
- Hinder scheeps- en walradar
- Visuele hinder
- Verstoring VHF-communicatie

Het onderzoek richt zich dan ook primair op de bovenstaande punten.

Het doel van het onderzoek is inzage geven in de effecten van de windturbines op een vlotte en veilige doorvaart wanneer deze op een andere afstand van de vaarweg komen te staan. Dat heeft geleid tot de volgende vier onderzoeksvragen:

- Wat is het effect van het toepassen van de huidige beleidsregel op de bestaande cases en wat is het effect van de huidige afstandsnorm in het voorkomen van hinder en negatieve effecten op een veilige doorvaart?
- Als er in situaties afgeweken is van de beleidsregel, op welke gronden is dat dan gebeurd?
- Zijn er situatie specifieke aanpassingen mogelijk in de beleidsregel? En dan met name m.b.t. de afstandsnorm?
- Welk aanvullend onderzoek is nodig om aan te tonen dat de situatie veilig is?

De verkennende fase in het onderzoek bestaat en bestond uit de volgende zaken:

- Het vastleggen van de definities.
- Stakeholdersbijeenkomsten. (Dit was de eerste.)
- Een inventarisatie van de klachten.
- Vragenlijst. Deze is maar liefst door 229 vaarweggebruikers bestaande uit het scheepvaartpanel van RWS, KBN en ASV ingevuld.
- Een literatuurstudie. Dit betreft vooral de radar-technische kant van het verhaal.
- Het verzamelen van informatie uit de verschillende cases.
- Een analyse van de vaarwegkenmerken.
- Interviews.

De volgende verdiepende fase van het onderzoek richt zich vooral op de radartechnische kant zoals het verzamelen van radarbeelden, een expertsessie om deze beelden te interpreteren, een sessie radarverstoring en vaarwegkenmerken. En een toepassing op een praktijklocatie.

Het risico van aanvaring, externe veiligheid, geluidshinder, slagschaduw, vallende ijsbrokken en windmolendelen en verstoring van de satellietontvangst die uit de inventarisatie van de verkennende fase naar voren kwamen, worden niet meegenomen in het verdiepende onderzoek, maar blijven wel punten van aandacht.

Verder werden sheets gepresenteerd van de uitkomsten van de vragenlijst die men gebruikt heeft voor de verkennende fase.

De vragen betroffen:

- Radarhinder: Maar liefst 47% van de 152 respondenten die deze vraag beantwoordden, zag valse echo's op het radarscherm in de nabijheid van windturbines en hadden daar verschillende vormen van hinder door. Opvallend is dat het IJsselmeer, Hartelkanaal en de Krammersluizen met kop en schouders boven de andere vaarwegen uit staken, zoals bij de Volkerak- en Kreekraksluizen, Calandkanaal, Maasmond, Oude Maas, Prinses Margrietkanaal/Van Starkenborghkanaal en het Schelde-Rijnkanaal in het algemeen. In 23 tot 26 procent van de gevallen leidde dit tot aanpassing van het vaargedrag. Zowel overdag, in de nacht als bij slecht zicht.
- Zichtverstoring en afleiding: 85% ondervond geen zichtverstoring, maar 31% gaf wel aan wel eens afgeleid te zijn. De afleiding bestond dan vooral uit de aanwezigheid van de windmolens zelf, de draaiende rotorbladen en de slagschaduw.
- Constructieveiligheid: Hier twijfelde 42% wel eens aan. Dat had te maken met afbrekend en scheurende delen, eerdere ervaringen van collega schippers of nieuwsberichten en ijsvorming op de turbine bladen waardoor mensen wel eens stukken ijs op het dek gekregen hebben.
- Overige hinder: Hierbij kwam naar voren dat er geluidshinder ervaren wordt bij afmeergelegenheden en overnachtingshavens. (Hier stelde KBN een vraag over dat dit ook een serieus punt van aandacht is.) Verstoorde satelliet, internet- en VHF ontvangst. (De laatste in sommige gevallen.) Horizonvervuiling en windverstoring. Vooral de windverstoring was een interessante. Men ervoer hier sterk variërende windsterktes bij een rij turbines en onvoldoende manoeuvreerruimte.

Na de presentatie was er ruimte voor vragen en discussie.

KBN:
- Er is een aantal jaar geleden een onderzoek van TNO geweest van de effecten van windturbines op de radar geweest en daar is een rapport uitgekomen. De richtlijnen zouden op grond daarvan aangepast worden, maar dat is kennelijk niet gebeurd. Toch is n.a.v. dat onderzoek dit onderzoek gestart.
- Laten we nu de beleidscriteria eens uniform maken. Duitsland hanteert weer heel andere criteria voor het plaatsen van windturbines, al dan wel of niet langs het water.

Haven Amsterdam:
- De gemeente Amsterdam richt zich op het Noordzeekanaal, omdat ze elders op het land geen ruimte ziet. Bij voormalige wachtplaatsen bij de sluis van IJmuiden had men windturbines geplaatst waar ze gezien de beleidsregel helemaal niet geplaatst hadden mogen worden. Nu was dit "opgelost", doordat de wachtplaatsen verplaatst zijn door de bouw van de nieuwe zeesluis en het bijbehorende ontziltingskanaal.

ASV:
- Sloeg aan op het verhaal van Haven Amsterdam en waagt te betwijfelen of het echt zo is dat de gemeente op het land geen ruimte ziet. In het algemeen zou je kunnen concluderen dat gemeenten de turbines niet in de achtertuin willen hebben door protesterende bewoners en ze daardoor maar gemakshalve in of vlak langs de vaarweg plaatst.

Haven Rotterdam:
- Liet in een korte presentatie zien welke beleidscriteria ze zelf hebben opgesteld waaraan de te plaatsen windturbines moeten voldoen in de haven. Wellicht dat dit kan helpen.

Aangezien we tijdens dit overleg aan het laden waren, zal er ongetwijfeld iets missen, maar zijn de grote lijnen weergegeven.

Machiel Smitsman.

Gebruikersoverleg Maascorridor

Op 4 juli hadden we weer een gebruikersoverleg Maascorridor. Namens ASV namen Eddie en Machiel deel. Het begin verliep een beetje stroef, omdat de techniek problemen gaf. Zoals gebruikelijk kregen we eerst een terugblik op het afgelopen kwartaal van wat er gebeurd is qua onderhoud, storingen en stremmingen. Daarna een vooruitblik voor het komende kwartaal en verdere toekomst. De sheets van de presentatie worden met ons gedeeld, dus we lichten alleen een aantal belangrijke punten uit.

Grave is nog steeds een tikkende tijdbom. Afgelopen periode is de sluis een aantal dagen gestremd geweest, omdat een frequentie omvormer en -regelaar het begaven. Het probleem is voor nu verholpen en een nieuwe omvormer en regelaar zijn besteld. Men heeft wel te maken met lange levertijden. Daarbij zijn deze onderdelen ook nog eens object specifiek, waardoor er ook niet uitgewisseld kan worden. In het kort betekent het dit, dat wanneer er weer een vergelijkbaar probleem ontstaat, de sluis voor onbepaalde tijd buiten gebruik raakt en daarmee een belangrijke hoofdvaarroute gestremd is. De urgentie is inmiddels wel duidelijk bij alle partijen dat dit snel opgelost dient te worden. Vanuit ASV hebben we er weer de nadruk op gelegd om beweegbare onderdelen van sluizen in de toekomst meer uniform te maken, zodat die uitwisselbaar zijn waardoor je niet per object alle onderdelen op voorraad hoef te hebben. Temeer om dat sommige onderdelen (vooral de eerder genoemde onderdelen) erg kostbaar zijn.

Op de Maascorridor staat men voor een grote opgave v.w.b. vervanging en renovatie ofwel V&R. Hierbij wil men alle objecten op een bediencentrale aansluiten. Daarbij wil men ook een back-upcentrale inrichten in geval van storing. Zoals het plan er nu ligt, is het straks niet meer mogelijk om decentraal te bedienen. Alleen noodbediening ter plaatse blijft mogelijk. Dit riep wel discussie op, omdat meerdere partijen -waaronder ook ASV- gepleit hebben voor het altijd mogelijk houden van decentrale bediening. Zeker als een storing langere tijd zou duren. Het hele project is dan ook nog geen gelopen race, omdat men vanuit Den Haag nog budget moet krijgen voor deze enorme operatie. Een harde voorwaarde is ook dat de gebruiker geen verschil moet merken met de decentrale bediening. Tijdens de uitvoering van deze operatie blijven alle objecten in gebruik en verwacht men weinig hinder. Roermond gaat hierin als eerste aangepakt worden en alles wordt uitvoerig getest alvorens men met de andere objecten aan de slag gaat.

Hoofdpijn dossier Weurt zorgt inmiddels voor minder hoofdpijn en de westsluis is inmiddels 7 keer 24 uur in bedrijf. Men is overgestapt op het gebruik van een ander soort vet, waardoor het bewegingswerk inmiddels schadevrij functioneert. Er kwam een vraag of de wekelijkse stremming ter controle op woensdag niet verzet kan worden naar de zaterdag op een wat meer verkeersluw moment. Dit wordt door RWS in overweging genomen.

Ergens in oktober vindt het volgende gebruikersoverleg plaats.

Eddie van der Vliet en Machiel Smitsman

Stremmingen Kreekraksluizen

Met deze e-mail brengen wij u graag op de hoogte van drie aanstaande stremmingen op de Kreekraksluizen. Vanwege de impact die dit kan hebben op de scheepvaart, is ervoor gekozen dit bericht alvast te delen voorafgaand op de formele communicatie van de werkzaamheden. Hieronder zijn de werkzaamheden en de hierbij behorende stremmingen nader toegelicht.

Werkzaamheden week 35 en 36
Van maandag 28 augustus 05.00 uur tot en met woensdag 6 september 19.00 uur vervangt Rijkswaterstaat de haalkabels en veerbuffers in de noordelijke heftorens van de Westkolk van de Kreekraksluizen.
De haalkabels zijn nodig om de sluisdeuren te openen en sluiten en zitten in de heftorens op het sluisplateau. De haalkabels worden periodiek gekeurd, waarbij bekeken wordt of de kabels nog voldoende veilig zijn. Na de laatste keuring blijkt dat de kabels toe zijn aan vervanging. De kabels zijn niet acuut onveilig, maar moeten wel preventief vervangen worden om te voorkomen dat er een onveilige situatie ontstaat.

Hinder voor de scheepvaart
Omdat gedurende de uitvoering van het werk slechts één kolk beschikbaar is, kan vertraging voor de scheepvaart optreden. Om de scheepvaart van actuele informatie te voorzien worden de actuele wachttijden kenbaar gemaakt met het uur bericht.

Vervanging computers – Stremming beide sluiskolken
Naast de stremming van de wisseling van de haalkabels, vindt er in de nacht van 9 op 10 september vervanging van het SAN-systeem (computer hardware) plaats waardoor het gehele Kreekraksluizencomplex van zaterdag 9 september 22.00 uur tot zondag 10 september 06.00 uur niet bereikbaar is. Ook deze stremming neemt Rijkswaterstaat uiteraard ook mee in haar publiekscommunicatie.
Tijdens deze nachtstremming kan scheepvaart niet passeren door de sluis. Omvaren is mogelijk via Krammer-Hansweert.

Herhaling werkzaamheden week 39 en week 40

In week 39 en 40 wordt hetzelfde onderhoud uitgevoerd in de Westkolk, maar dan in de zuidelijke heftorens. In 2024 zullen we vervolgens in de Oostkolk aan de slag gaan.

Flitslampje

Keuren voor een nieuw dienstboekje

“Als u een boekje wilt omruilen uitgegeven voor 1 april 2023, dient u een binnenvaartkeuring van niet ouder dan 3 maanden te overleggen”. Dat schrijft het SAB.

Leden delen ons mee dat men na elke verandering van functie een nieuw dienstboekje moet aanschaffen en dus ook weer een nieuwe medische keuring moet ondergaan.

Wat zijn uw ervaringen?

Gevolgen van personeelstekort voelbaar bij bediening vaarwegen

De ASV ontving onderstaand bericht

Rijkswaterstaat heeft helaas deze zomer de bedientijden van een aantal locaties tijdelijk moeten aanpassen vanwege onvoldoende beschikbaar personeel.
De afgelopen maanden is er met een uitgebreide wervingscampagne hard gewerkt om nieuw personeel aan te nemen op deze locaties. Een groot deel van het benodigde personeel is inmiddels aangenomen, en wordt opgeleid. Op enkele plekken heeft dit alweer tot het terugdraaien van een deel van de beperkingen geleid (bv Krammerjachtensluis) of kunnen we per heden een deel van de beperkingen opheffen. Op andere plekken is het tekort nog zo groot dat we bedientijden aanpassen. In dit bericht delen we het totaaloverzicht van de aangepaste bedientijden. Dit zal nog tot en met september gelden

Aanleiding
Op een aantal locaties is er sprake van een tekort aan bedienend personeel. Dit is het gevolg van de krapte op de arbeidsmarkt, een toename van het aantal oudere bedienaars in ons personeelsbestand (die vanaf 55 jaar geen of in beperkte mate nachtdiensten meer draaien) en krapte bij de marktpartij waar we personeel inhuren. Er is de afgelopen periode veel geschoven om de diensten zoveel mogelijk te vullen. Dankzij de enorme flexibiliteit en inzet van onze operators is dit op veel momenten ook gelukt. Ondanks deze inzet kunnen we niet voorkomen dat er ook in augustus en september aanpassingen in de bedientijden noodzakelijk zijn. Door hiervoor te kiezen, kan een schipper tijdig zijn reisplan aanpassen.

Overzicht aangepaste bedientijden
Voor de maanden augustus en september is de volgende aangepaste bedientijd van kracht:

Jachtensluis bij de Krammersluizen: Vanaf 01-07-2023 hebben we de dienstverlening op de Krammerjachtensluis kunnen verruimen: deze wordt weer op de normale tijden lokaal bediend (tussen 06.00 - 22.00 uur). Met uitzondering van de dinsdag en donderdag. Deze zijn nog steeds van 10.00 - 18.00 uur.

Sluizen van Hansweert: Per 05-08-2023 voeren we een verbetering in bij de dienstverlening bij Hansweert, waardoor de wachttijden van de scheepvaart weer omlaag gaan. We kunnen de beide kolken van de sluis dan weer volcontinu bedienen. Bij de bediening van de bruggen (vanaf dezelfde post) blijft nog een kleine beperking in stand. Deze bedienen we tussen 6.00 - 9.00 uur én tussen 17.00 - 22.00 éénsper uur, in plaats van op aanbod.

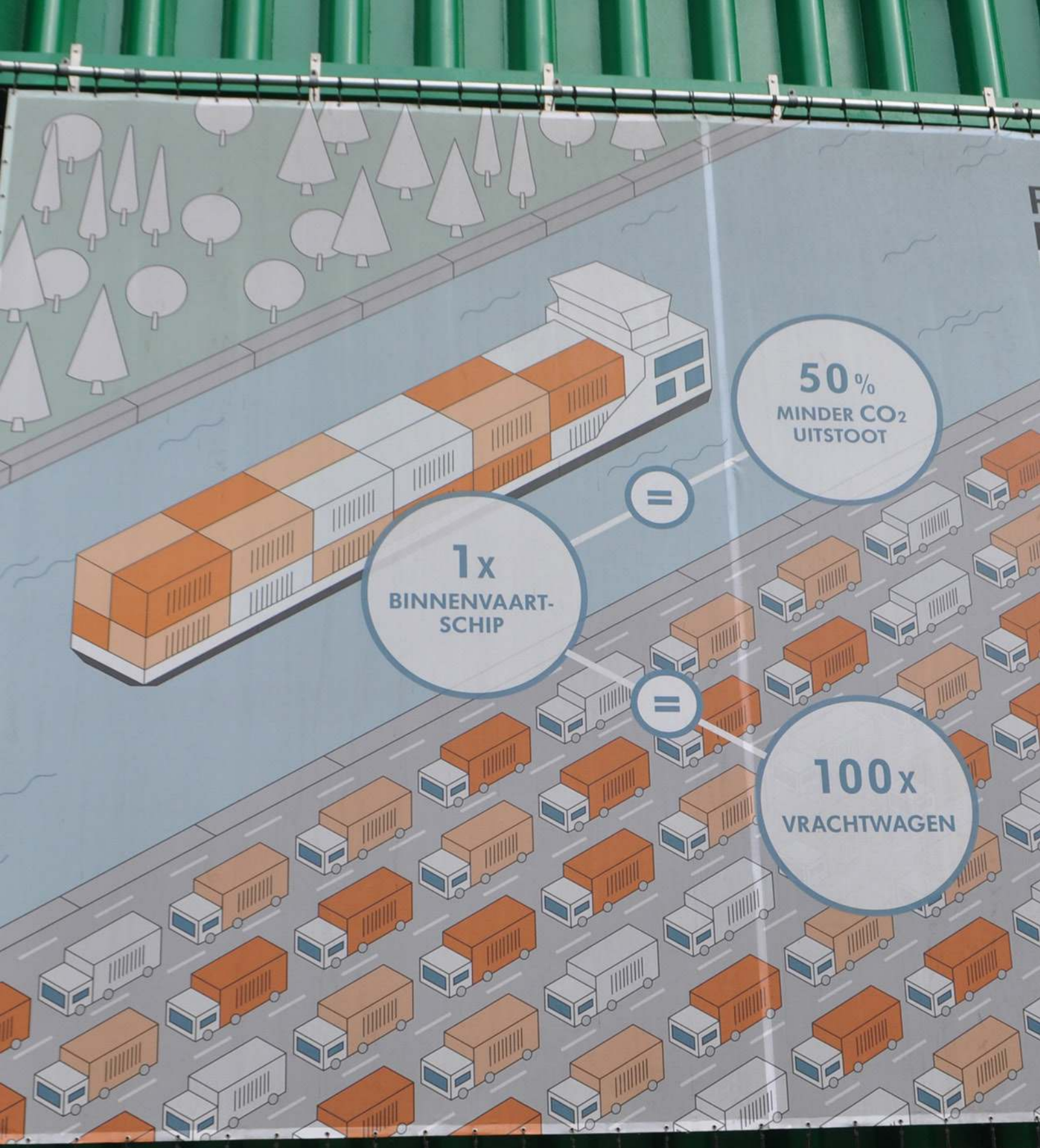
Oostkolk bij Terneuzen: het is de afgelopen periode niet gelukt om de Oostkolk altijd te bedienen. In augustus en september zal de Oostkolk tussen 22.45 en 6.45 uur gestremd zijn, zodat we deze op de overige uren kunnen bedienen.

Ook bij de Stevinsluis zal vanaf maandag 14 augustus sprake zijn van stremming in de nacht van 22.00 tot 6.00 uur.

De bediening van eerdergenoemde kleine objecten blijft ongewijzigd. Dit gaat over Grevelingen, Zandkreeksluis en de sluis bij Roompot.

Onverwachte aanpassingen
Ondanks deze maatregelen blijft de beschikbaarheid van personeel onder druk staan en kunnen door ziekte of onverwachte gebeurtenissen helaas plotselinge knelpunten in de bediening ontstaan, óók bij andere bruggen en sluizen. Daarbij staat veiligheid voorop en wordt er alles aan gedaan om de gevolgen voor de schippers en recreanten zoveel mogelijk te beperken. Via Vaarweginformatie.nl, BAS-bericht en Varendoejesamen.nl worden eventuele aanpassingen in de bediening gecommuniceerd. Een voorbeeld van een onverwachte aanpassing was de beperkte bediening van de Algerabrug de afgelopen week.

Rijkswaterstaat begrijpt dat deze aanpassingen invloed kunnen hebben op de reisplannen van de schippers en we willen u verzekeren dat men er alles aan doet om de beperkingen in de dienstverlening tot een minimum te brengen.
Rijkswaterstaat blijft in contact om naar mogelijkheden te zoeken de overlast zoveel mogelijk te beperken.


50 %
MINDER CO_2
UITSTOOT
=
1 x
BINNENVAART-
SCHIP
=
100 x
VRACHTWAGEN

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31653190459
Tel: +31611887791
Tel: +31610977114

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

Geen lid of donateur?
Maar toch de ASV ondersteunen?
Word vriend van de ASV!

Regelmatig merken wij dat mensen of organisaties donateur willen worden bij de ASV maar…dat mogen ze niet! Donateurs zijn de ex-leden die inmiddels geen lid meer (kunnen) zijn omdat zij hun schip verkocht hebben, c.q. niet meer actief varen. Zij hebben ook rechten. Eigenlijk gelijkwaardig als de leden behalve dan dat zij geen stemrecht hebben.

Uit ervaring weten wij dat donateurs een volwaardige inbreng hebben in de (besloten) vergaderingen waar de argumenten een doorslaggevende rol spelen.

Maar wat nu als je vindt dat de ASV prima werk doet en je dat wil ondersteunen?

Dan is er een optie: wordt “vriend van de ASV”

Vul het formulier in en geef aan voor welk bedrag je “vriend” van de ASV wilt worden. Het is een blijk van sympathie voor onze vereniging die wij zeer zullen waarderen.

“ja ik word vriend van de ASV”. Ik ontvang daarvoor een rekening voor het bedrag van
o 50,-
o 100,-
o Anders namelijk……..

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

Wenst u de digitale nieuwsbrief per e-mail te ontvangen? Ja / Nee

We verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per mail info@algemeeneschippersvereeniging.nl aan ons terug te sturen.

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

Voorzitter
Peter van der Veen
peter.asv@outlook.com
Tel: +31641975753

Penningmeester
Jessica van den Akker
asv@ms-loreley.nl
+31622738505

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

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331 CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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