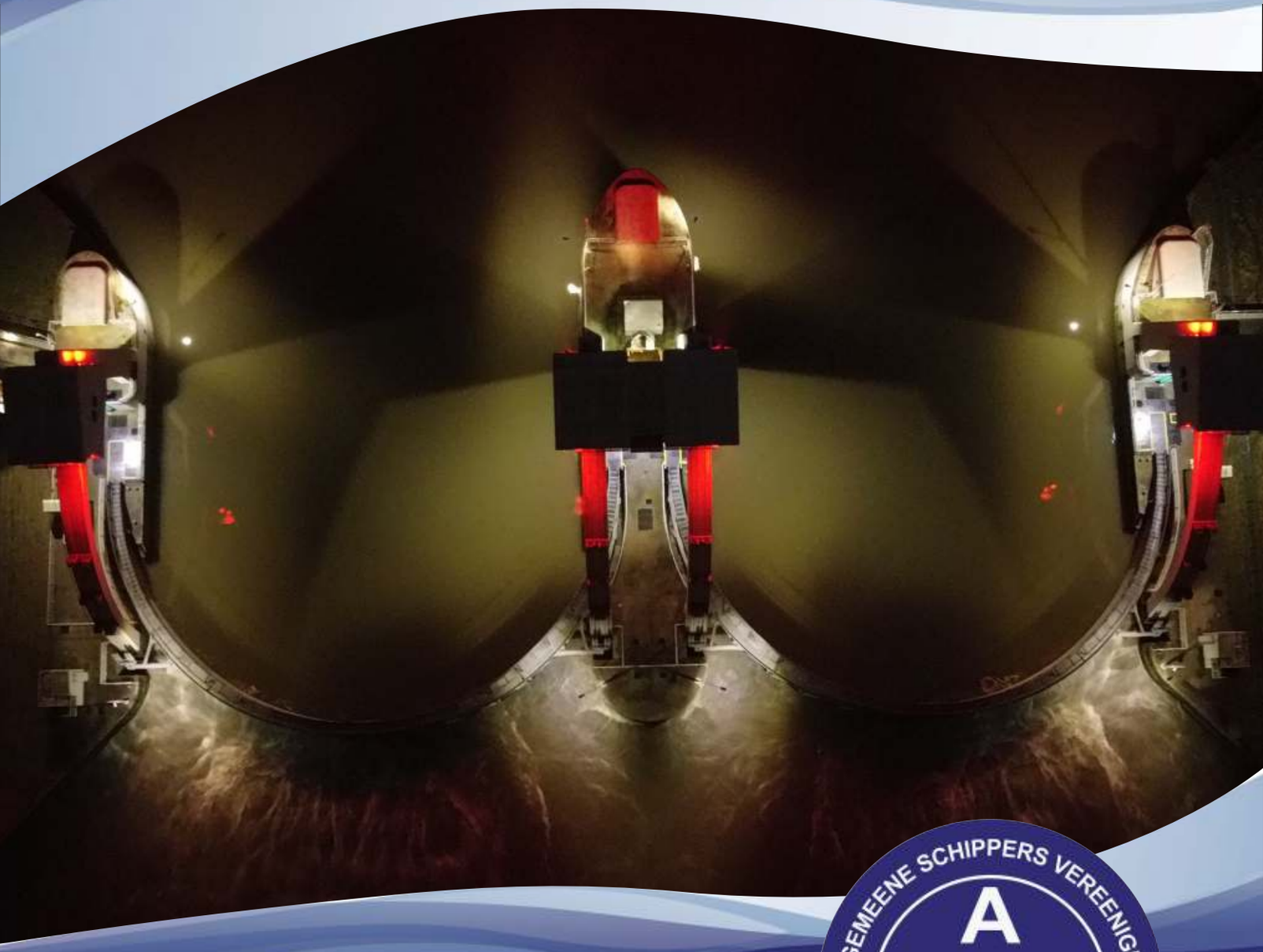
ASV Nieuwsbrief

Februari 2022



Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Ledenvergadering 26 maart 2022

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

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

INHOUD

Voorwoord
4 Naar de reservebank

Ledenvergadering
5 Uitnodiging
6 Agenda
7 Verslag

Amsterdam-Zaanstad
11 Kegelligplaatsen Amsterdam
11 Mobiliteitsplan Zaanstad
12 Verkeersbesluit Zaanstad
13 Zaanbrug
13 Definitief besluit spertijden Zaan.

CCR/CESNI
15 Reactie ASV op veranderende bemanningsregeling
16 Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven

Europa
17 Europa wil modal shift

FOSFINE
25 FOSFINE

Nautisch/technisch
27 Maas perikelen
27 Masterplan Park Maashaven
28 Opgeven vaargegevens Vlaanderen
28 Oude IJssel
29 Overleg North Sea Port
31 Rotterdam
32 Vaarwegversmalling

Smart-shipping
33 Smart shipping

Ligplaatsen
36 ASV stelt extreme prijsverhogingen havengelden aan de kaak
37 Tholen
37 Tweede proefperiode “langer liggen”
40 Verkeersbesluit Merwedekanaal
42 Verbod ligplaats nemen overdag in haven van Haaften
43 Verkeersbesluit Haaften Kerkewaard

Overleggen Ministerie I&W
45 Afwijzing aanvraag 3 cm te breed voor Brabantse kanalen
47 Boetebeleid en ILT
47 Hoorzitting klacht Ministerie I&W
49 OTNB overleg 2 december
49 Overleg ILT

Vergroening Binnenvaart
51 Brief Minister onderzoek NEN rapport
54 Fit for 55 jaagt binnenvaart op hoge kosten
55 Nog niet gered

Flitslampje
56 Een bericht op facebook
56 FAME
57 Windturbines en onze gezondheid

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Naar de reservebank

De Rabobank heeft weer een nieuwe directeur mobiliteit en transport en dat leidt tot ophef onder schippers die hechten aan hun sector. Degenen die het belang inzien van een diversiteit van de binnenvaartvloot waar de binnenvaart de verladers optimaal bedient, diegenen schudden inmiddels moedeloos het hoofd.

Waar men zegt dat er een modal shift zou moeten plaatsvinden, zijn de acties die we zien daaraan tegengesteld. De directeur die het zo goed weet, vertegenwoordigt de bank die -voorafgaand aan de crisis in 2008- het mogelijk heeft gemaakt dat er een enorme overcapaciteit aan grote nieuwbouwschepen op de markt kwam.

Dat banken, met name de Rabobank, hun zorgplicht destijds hebben verzaakt, heeft de hele sector een gigantische klap opgeleverd. Desondanks weet die directeur door foute aannames, zonder een spoor van bescheidenheid in zijn betoog, deze sector in no-time tegen zich in het harnas te jagen. Je vraagt je toch af, waarom zegt iemand in zo'n positie zulke dingen? Waar haalt deze meneer zijn "wijsheid" vandaan? Met wie heeft hij contact gehad?

Hadden we een tijdje geleden een directeur die al allerlei ongefundeerde uitlatingen deed over de binnenvaart, de nieuwe directeur mobiliteit en transport bij de Rabobank, Henry Steenbergen, kan er ook wat van. Die vindt dat de overheid de kleinere, oudere schepen maar moet uitkopen, omdat ze onrendabel en vervuilender zouden zijn.

Zo langzamerhand zou je als schipper zeggen: koop ons maar uit! Dat is beter dan wat we nu hebben (en wat deze directeur kennelijk niet weet); een afgedwongen koude sanering waarbij de schipper het gelach betaalt en de overheid zonder enige blijk van empathie met de getroffenen langs de zijlijn toekijkt hoe haar eens zo diverse vloot gaat bestaan uit eenheidsworst. Laten we niet vergeten dat de teloorgang van de kleinere binnenvaart bewust is ingezet door de CCR (waar Nederland een grote inbreng zegt te hebben), wat inmiddels resulteert in een tekort aan kleinere binnenvaartschepen.

Inderdaad, precies datgene waar we voor gewaarschuwd hebben en waar ook de verladers ons al sinds enkele jaren in steunen. Zij zijn tenslotte afhankelijk van het aanbod van schepen.

Maar laten we er geen doekjes om winden: de Nederlandse overheid steekt geen vinger uit om die diversiteit te behouden. Sterker: haar beleid ligt aan de wieg van deze destructie. Tenslotte stelde toenmalig Hoofd Vaarwegen van het Ministerie I&W (inmiddels Secretaris-Generaal van de CCR nota bene!) al jaren geleden dat we af zouden moeten van de papa-mama bedrijfjes (zoals zij het noemde). Dat is aardig gelukt. (En zijn de verladers daar blij mee? Is dit beter voor de maatschappij?)

Bij die visie sluit de Rabobank zich aan: Steenbergen ziet op de lange termijn een stabiele binnenvaartmarkt met minder individuele ondernemers. Een stabiele binnenvaartmarkt? Wat wordt daar dan mee bedoeld? Sinds wanneer is de markt stabiel? Kijk naar de gevolgen van oorlogen, mislukte oogsten, grondstof schaarste of klimaatverandering en er is niets zo instabiel als een vervoersmarkt.

De wens is de vader van de gedachte: minder individuele ondernemers is in overeenstemming met de door het Ministerie I&W uitgesproken wens van minder papa-mama bedrijfjes. Al die individuele bedrijfjes waar mensen hun stinkende best doen de klant te bedienen in een constant veranderende vraag, zijn alleen maar lastig. Samen met een paar grote rederijen werken maakt de zaak lekker overzichtelijk. Net als het streven naar zo min mogelijk, liefst één belangenorganisatie voor de hele sector. Die krijgt men inmiddels ook, die organisatie waarin alle tegengestelde belangen in de binnenvaart aanwezig zijn nu BLN-Schuttevaer en CBRB gaan fuseren.

De nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven wordt iemand waarvan de ASV heeft gezegd dat diegene voor de ASV onacceptabel is. Maar de (CBRB/BLN-Schuttevaer)rijen tegenover de ASV zijn gesloten, dus dan weet u ook weer waar we de komende jaren aan toe zijn.

Het zou velen een lief ding waard zijn als die ASV onder het tapijt geschoffeld kon worden, zoals men ook probeert door de ASV uit allerlei overleggen te weren, ooit begonnen bij de ESO.

Als dat ook nog lukt, hoeft niemand (lees Ministerie I&W, overheidsorganen, banken of andere spelers in de markt) meer bang te zijn voor (te veel) kritiek op hun beleid. Overheid en banken hebben de sector in hun greep in innige samenwerking met organisaties die zeggen de belangen van de sector te behartigen: en die wens is waar banken, overheid en werkgeversorganisaties elkaar vinden.

Maar de ASV laat zich de mond niet snoeren, en gelukkig weten heel wat schippers de media te vinden om hun visie te geven. We blijven hameren op een gelijk speelveld, op betere omstandigheden voor de binnenvaart, op wegwerken van achterstallig onderhoud, op veilig vervoer van (gegaste) goederen, op het eerlijke vergroeningsverhaal, op wegwerken van blokkades voor de binnenvaart zoals spertijden, om maar wat te noemen. De ASV is niet een vereniging waar je lid van wordt vanwege kortingen op producten of het krijgen van voorrang bij bepaalde zaken. De leden van de ASV zijn degenen die het ons mogelijk maken de stem van de particuliere schipper te laten horen.

DANK DAARVOOR

Nu zou het leuk zijn als er wat meer geluisterd wordt.

Sunniva Fluitsma

Ledenvergadering

Geachte collega's

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

26 maart 2022

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 6 maart a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

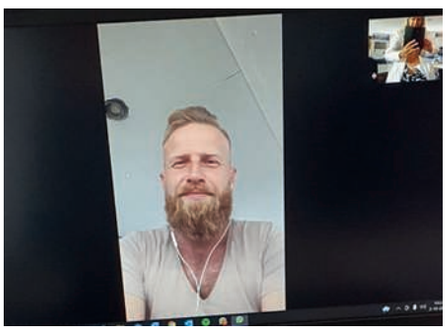
Agenda vergadering 26 maart 2022

OCHTENDDEEL:	
•	Opening en rede voorzitter
•	Goedkeuring agenda
•	Goedkeuring verslag vergadering 2021 (zie de nieuwsbrief)
•	Mededeling bestuur/ “75 jaar ASV”
•	Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing/aanmelding denktank
•	Financieel verslag/ declaratievoorstel
•	Overleg met de leden: o.a klacht ASV ministerie I&W, Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven
•	Vergroening binnenvaart: fit for 55/ Biobrandstoffen/FAME/ labelsysteem.
•	Fosfine en de rol van de ASV
•	Overleggen (evofenedex/WBA/WBR/CCR/Ministerie/politiek/ILT)
•	Wat verder ter tafel komt zoals: ligplaatsbeleid/ kostenontwikkeling/ personeel/ boetebeleid/ ongevallen in de binnenvaart……..
•	Rondvraag
•	Sluiting ochtend gedeelte
(voorlopige) AGENDA MIDDAGDEEL (aanvang 13:30 uur)	
•	Opening
•	Inleiding/rede voorzitter
•	Mededelingen uit het ochtendoverleg
•	Vergroening binnenvaart: fit for 55/ Biobrandstoffen/FAME/ labelsysteem.
•	Fosfine
•	Ontwikkelingen en politiek in Europa
•	Europarlementariër Berendsen (CDA) geeft zijn visie op de binnenvaart
•	Ligplaatsbeleid
•	Wat verder ter tafel komt zoals: kostenontwikkeling/ personeel/ boetebeleid/ ongevallen in de binnenvaart……..
•	Rondvraag
•	Afsluiting middagdeel

Verslag van de algemene ledenvergadering 2 oktober 2021

Welkom
We worden welkom geheten door dhr. Veuger. Daarna houdt de voorzitter mevr. Le Sage haar openingswoord waarin kort wordt ingegaan op de onderwerpen die op dit moment actueel zijn binnen de ASV. Daarna houden we een minuut stilte voor hen die ons ontvallen zijn het afgelopen jaar. Nadat de agenda en de notulen van de vorige vergadering zijn goedgekeurd, gaat de vergadering van start.

Bestuur
Vanuit het bestuur wordt gemeld dat dhr. M. Michielse al zijn taken heeft neergelegd als bestuurslid en als denktanklid. Hier opvolgend heeft M. Smitsman zich aangemeld als bestuurslid. Hij wordt tijdens de vergadering gebeld (dhr. Smitsman was aan het varen) en hij stelt zich voor. Dhr. M. Smitsman wordt daarna volgens een officiële stemming unaniem gekozen.



Financiën
Dan volgt het financieel verslag. Er is een nieuw boekhoudprogramma aangeschaft; deze is zeer transparant en overzichtelijk. Er worden opmerkingen gemaakt over een eventueel te openen tweede spaarrekening en over het weinige gedeclareerde van zowel bestuur als denktank, terwijl er heel veel werk wordt verzet. Er komt de volgende keer een voorstel over de vergoedingen/declaraties. Er wordt besloten dat dit voorstel in de denktank wordt besproken, zodat het de volgende keer geagendeerd kan worden tijdens de ledenvergadering, zodat de leden dan ook mee kunnen praten.

De kascontrole is op 17/02/2021 gedaan door J. Ruitenberg en H. Kievit over het jaar 2019 en 2020. En alles is goedgekeurd. De controle over 2021 zal worden uitgevoerd door H. Kievit en dhr. M. Valkema. Als reserve staat dhr. M. Kombrink.

75 jaar ASV
Op 28 december hopen we met zijn allen het 75-jarig bestaan van de ASV te kunnen vieren. Hiervoor is een programma opgesteld en een begroting. De leden gaan akkoord dat alle kosten van het eten en drinken voor de ASV zijn. De leden hoeven niets te betalen vanwege het jubileum.

Verhuizing
Het kantoor is verhuisd van Rotterdam naar Zwijndrecht. Er volgt een fotopresentatie. De verhuizing was een grote klus. Vooral het archief (dozen vol) uitzoeken, vergt veel werk. Er is een kleine opslagruimte waar de dozen kunnen staan. Het digitaliseren hiervan is veel werk en is duur. Het bestuur en de denktank beraden zich nu over waar we de huidige digitale verslagen gaan bewaren en hoe. Het Develpaviljoen heeft ook opslagruimte aangeboden, daar staat nu de banner. De spullen die we nodig hebben voor een vergadering hoeven op deze manier geen plek meer te hebben op kantoor.

Fosfine
Eind juli speelde het fosfine drama. Er hadden drie schepen graan geladen welke, naar later bleek, een veel te hoog fosfine-gehalte bevatte. Dit gas wordt gebruikt om insecten te doden. Dit gas vervliegt over het algemeen gedurende de reis. De lading van deze schepen bevatte veel te veel fosfine en dit leverde gevaar op voor de gezondheid. De pers kreeg hier lucht van en er moest uitgelegd worden hoe en wat t.a.v. fosfine. De schepen mochten niet lossen van RWS en andere instanties en deze schepen zijn van hot naar her gestuurd. Er is nu een gerechtelijk onderzoek gestart naar dit verhaal. In België wordt een norm gehanteerd van 0.01 ppm (parts pro million) en tijdens het overslaan staat op een scherm hoe hoog het fosfinegehalte is op dat moment. In Nederland ligt deze norm veel hoger; 0,14 ppm. Op het middagprogramma staat een spreker die uitlegt hoe en wat t.a.v. metingen en fosfine. Er is inmiddels ook een apparaatje op de markt dat fosfine kan meten. Dit apparaatje moet wel elk half jaar gekalibreerd worden. Maar de schipper is natuurlijk geen gasdokter/controleur en moet dit ook niet willen. De verantwoording ligt bij de eigenaar van de lading; en in elk land gelden andere regels...

De schepen met de fosfine zijn inmiddels gelost en de schippers zijn schadeloos gesteld.

FAME
De regering wil meer bijmenging van biobrandstoffen aan de diesel verplicht stellen. Deze biobrandstoffen bestaan onder andere uit plantaardige vetten en/of dierlijke vetten. FAME betekent Fatty Acid Methyl Ester. Op dit moment mag er 6% FAME aan de diesel worden toegevoegd, maar de regerering wil dit opschroeven tot wel 30%. De ASV weet inmiddels dat deze biobrandstoffen niet goed zijn voor scheepsmotoren. Motoren vallen stil, injectoren en filters moeten schoongemaakt c.q. vervangen worden. Dit heeft de ASV bij het Ministerie gemeld. Naar aanleiding van de moties van SGP en SP is er een onderzoek ingesteld naar deze kwestie,

maar NEN heeft 'vergeten' hierin de ASV mee te nemen. Dit onderzoek wordt gedaan door de NEN, maar in plaats van een fieldresearch heeft men besloten dat het een deskresearch zou worden. Na herhaaldelijk gevraagd te hebben aan het Ministerie, wanneer NEN met de ASV contact op zou nemen, kreeg de ASV een mail van NEN. NEN had de ASV niet nodig, want ze wisten alles al. Daarnaast schijnt de ASV niet bereikbaar te zijn geweest gedurende de vakantie???? NEN vroeg wel of de ASV nog even de enquête wilde invullen. Deze vragenlijst was zeer gestuurd en was volledig op good house keeping geënt. De advocaten van de ASV werken hard aan dit dossier.

De EOC en de ASV trekken samen op in dit dossier.
Een schipper vertelt zijn verhaal en ervaringen met FAME. De motor van zijn schip kwam stil te vallen. De injectoren moesten vervangen worden, hierdoor heeft de schipper hoge kosten moeten maken. Er werden oplossingen aangedragen als; een mixer op de brandstoftank, de motor verwarmen..., enz. Allemaal dingen die de schipper extra moet doen. De schipper heeft een advocaat in de arm genomen.
We zetten in op het gesprek met de nieuwe Minister in november. Dit is al vrij snel; dus we worden op waarde geschat.

ASV en Overleggen
Er is een klacht ingediend via de advocaat over het overleg van OTNB. Als de ASV tijdens deze overleggen kritische vragen stelt; zoals: Hoe staat Nederland in dit voorstel? Dan wordt de ASV afgekapt of zelfs aangevallen (de laatste keer). Met name de houding van de vervangend Rijnvaartcommisaris is zeer storend.

Hoe werkt het OTNB? De ASV krijgt een week van tevoren de agenda en de stukken aangeleverd. Deze stukken beslaan per stuk soms vele pagina's (soms wel 100). In deze stukken staan vaak de visies van andere landen op de techniek en de overgangsbepalingen. De ASV vraagt dan tijdens het overleg naar de visie van NL, maar deze vraag wordt niet beantwoord.
De ASV heeft dit benoemd bij het Ministerie, maar er werd niets mee gedaan. Daarom nu een officiële klacht via de advocaten.

De klacht gaat in dit geval over de houding c.q. werkwijze en de gang van zaken van het OTNB naar de ASV.

De afgelopen keer heeft de ASV zich afgemeld, omdat er nog geen steeds geen antwoorden waren gekomen op de vragen die de ASV tijdens het OTNB gesteld heeft.

Rondvraag
- Sluis Zaandam verlengd naar 110 meter? Dat is geen goede zaak, want dan gaan er te grote duwbakken in de sluis en dat moeten we niet willen, want die beschadigen de sluis.
- De nieuwe windmolens bij Lelystad; kunnen deze niet aan de overkant bij Enkhuizen komen te staan; daar mag niet gevaren worden. Daarnaast komt er nog een onderzoek naar de kwaliteit van de radar op de windmolens, maar daar is bij de ASV niets van bekend.
- Havengeld Rotterdam: het nieuwe beleid gaat in na de zomer van 2022, er zijn nog geen tarieven bekend. Er was veel weerstand tegen de tarieven, met name ook door de duwvaart. En daarnaast veel administratie.
- Het havengeld van Amsterdam; Het jaarbriefje gaat eraf. Daar schijnt een enquête over geweest te zijn?
- Fusie van BLN/Schuttevaer/CBRB.

Einde van de ochtend; dhr. Veuger wordt bedankt met een cadeau.

Lunch
Na de lunch gaat de vergadering verder.

Om 13.30 wordt de vergadering opnieuw geopend en houdt de voorzitter een korte rede. Daarna wordt het jaaroverzicht gepresenteerd door mevr. Lubbers.
Vanuit het bestuur komt dan nog de mededeling dat dhr. Smitsman unaniem is verkozen om het bestuur te versterken.

Politiek: inbreng ASV m.b.t. verkiezingen
- Nederland is erg gefixeerd op hoog water en daarnaast hebben we ook vaak laag water. Conclusie: Er is een langjarig beleid om de vaarwegen bevaarbaar te houden. Verdeelsleutel van het geld van de politiek: 54% naar wegvervoer, 38% naar spoor, en 7% naar water; terwijl 35% van het vervoer over water gaat.
- Ligplaatsenbeleid: dit beleid moet landelijk (overheden/sectoren) worden. Meer plekken voor de nacht en er moeten plekken komen om langer te kunnen blijven liggen.
- Stimulering binnenvaart: het bedienen van sluizen/bruggen moet goed geëvalueerd worden. De conclusie is dan: aanpassen van het beleid t.a.v. bedienen op afstand. En de spitssluitingen/spertijden afschaffen.
- Level-playing-field; het aantal handhavende instanties terugbrengen; de opsporingsdruk moet vergelijkbaar worden met andere vervoersmodaliteiten.
- Vergroening stimuleren i.p.v. straffen: het labelsysteem; ingewikkeld; kost onnodig tijd/geld; levert niets op aan vergroening; benadeelt de Nederlandse schipper.

Politiek: dhr. Alkaya van de SP
Dhr. Alkaya stelt zich voor. Binnen de politiek zit dhr. Alkaya in de werkgroep van I & W. Zijn visie op de vaarwegen; er zijn veel vaarwegen en deze worden niet genoeg benut. Er moet gerichter geïnvesteerd worden. Ten aanzien van de biobrandstoffen/FAME heeft dhr. Alkaya twee moties ingediend. De eerste ging over onderzoek naar veiligheid en de tweede is dat er niet wordt gehandhaafd op de verplichting, tot het onderzoek is uitgevoerd. Hij vertelt ook dat er een behoorlijke tweedeling in de politiek is; de ene groep is totaal voor vergroening en de andere groep zegt dat er geen klimaatopwarming is. Hierdoor is er eigenlijk geen discussie mogelijk. Dhr. Alkaya zegt ook dat de binnenvaart duurzaam is.

Vervolgens komt er een vraag vanuit de zaal over het onderzoek; dat het niet goed wordt gedaan. Dan vertelt mevr. Le Sage over het verloop van het onderzoek tot nu toe. Dhr. Alkaya geeft aan dat de motie is voldaan, maar de uitvoering is nu ver onder de maat. De ASV gaat het op de website plaatsen zodat er Kamervragen over gesteld kunnen worden.

Vergroening van de binnenvaart
Het Ministerie (IenW) stelt voorwaarden aan het gebruik van biobrandstoffen; beschikbaarheid; kwaliteit; en prijs. De ASV heeft reacties op drie van de Terms of Reference (ToR).
- De eerste is dat de brandstof veilig moet zijn (schippers moeten ervoor zorgen dat ze met deze brandstoffen 'kunnen' varen, dus zogezegd aanpassen (good House-keeping)). De ASV wil dat de brandstof aantoonbaar veilig is bevonden, voordat het verplicht kan worden gesteld.
- De tweede is dat het Ministerie be-

weert dat deze blends schoner zijn dan gewone brandstoffen. Experts zeggen dat door de blend de brandstof niet volledig verbrandt, daardoor heb je meer brandstof nodig en dus meer uitstoot.
- De derde is dat deskresearch onvoldoende is. Fieldresearch is in dit geval onmisbaar en tijdsdruk mag geen rol spelen, omdat het om de veiligheid gaat. Zorgvuldigheid moet te allen tijde voorop staan.

Een schipper vertelt zijn verhaal en ervaringen met FAME. De motor van zijn schip kwam stil te vallen toen hij overstapte van GTL naar ChangeTL. De injectoren moesten vervangen worden. Hierdoor heeft de schipper hoge kosten moeten maken. De verzekering gaf niet thuis en de leverancier van de brandstof ook niet. Er werden oplossingen aangedragen als; een mixer op de brandstoftank, de motor verwarmen, nieuwe filtersystemen, enz. Allemaal dingen die de schipper extra moet doen.

Vanuit het Ministerie is een onderzoek gestart door NEN waarbij men de ASV niet heeft meegenomen. Ook de EOC is niet meegenomen in het onderzoek.

Dhr. Alkaya reageert ook dat het onderzoek niet goed is en niet klopt.

Fosfine: inleiding ASV
In het ochtenddeel is Fosfine al uitgebreid ter sprake gekomen. De ASV wil graag een plan van aanpak dat in verschillende (binnenvaart)havens gehanteerd wordt en uniform is. Ook de binnenvaartschepen dienen gemeten te worden en daarvan een certificaat met meetresultaten te ontvangen.
Daarnaast wil de ASV graag weten hoe het zit met fosfine binnen Europa.

Fosfine: dhr. Verwerft informeert en deelt zijn ervaringen
Dhr. Verwerft geeft een presentatie over het begassen en meten van ladingen.
Goederen in opslag dienen beschermd te worden, want insecten kunnen ernstige schade veroorzaken. Dit kan leiden tot kwaliteitsverlies, broei, commerciële schade (afgekeurde lading) en gezondheidsrisico. Daarom wordt er begast met fosfine. Fosfine is het meest gebruikte gifgas voor behandeling van granen. Het heeft verschillende vaste vormen. Pillen, pakketten, enz. Fosfine is het reactieproduct van metaalfosfide met water/vocht. Fosfine is geurloos, krijgt een geur (knoflook) bij onzuiverheden. Fosfine heeft tijd nodig om te ventileren uit de lading.
Het begassingsproces gaat als volgt:
Stap 1 start van de begassing (5-14 dagen inwerktijd).
Stap 2 ventilatie.
Stap 3 gasvrij verklaring.

Begassingswetgeving is landelijke wetgeving.
Het begassen van goederen op transport, dit kan in zeeschepen maar ook in treinwagons. Dit gebeurt middels losse pellets op of net onder het oppervlak van de lading of door wegneembare sleeves/bags.
Er zijn arbeidsgrenswaarden gesteld aan fosfine; tijd-gewogen gemiddelde mag de waarde 0,1 ppm zijn, dit is te vergelijken met de trajectcontrole in het verkeer. De korte tijdwaarde mag 0,2 ppm zijn. Dit is de concentratie over max.15 minuten. Fosfine is giftig bij hoge concentraties of bij langdurige blootstelling. De symptomen zijn; hoofdpijn, ademhalingsklachten, duizeligheid, braken, prikkelende ogen.

Informeer jezelf over de lading en bij twijfel kan je een rapport aanvragen. Er is ook een meldpunt fosfine in de havens van Amsterdam en Rotterdam.

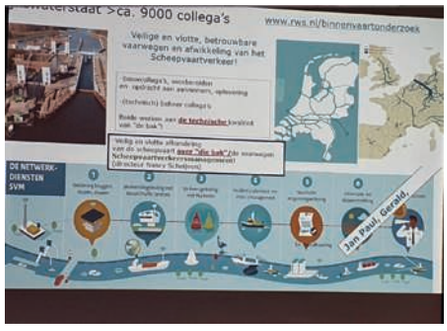
Dhr. Verwerft wordt bedankt voor de presentatie.

Ligplaatsenbeleid: inleiding ASV
De ASV heeft voorstellen voor verbeteringen van het ligplaatsenbeleid in Nederland.
Stop de versnippering.
Voorstel: RWS neemt voortouw om het ligplaatsenbeleid te inventariseren en af te stemmen. Daarnaast moet men zorgen voor landelijk beleid en dit gaat dan om overnachtingsplekken, ligplaatsen voor langere tijd, voorzieningen enz.
- Alleen beperkte ligplaats als dat echt nodig is.
- Ligplaatsen realiseren voor langere termijn (verspreid en met voorzieningen).
- Knelpunten inventariseren.
- Omstandigheden ligplaatsen moeten goed en veilig zijn.
- Bedrijven moet verboden worden om schepen op te sluiten achter hekken.
- Voldoende ligplaatsen in zeehavens realiseren.

Pauze

Ligplaatsenbeleid: een presentatie van Rijkswaterstaat

We beginnen deze presentatie met een filmpje van mevr. Scheijven die helaas vanwege privéomstandigheden niet op de vergadering aanwezig kon zijn.



Dhr. Menkveld houdt een presentatie samen met dhr. Schuiten over het ligplaatsenbeleid.

Rijkswaterstaat heeft ca. 9000 collega's die werken aan betrouwbare vaarwegen en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Tijdens de Covid-19 pandemie werd duidelijk dat er te weinig ligplaatsen waren en toen is er een proef begonnen met 'langer liggen'. De eerste proef was van januari tot april en deze was corona gerelateerd. Toen mochten de schepen i.p.v. 3x24 uur maximaal 14 dagen blijven liggen. Dit heeft RWS in kaart gebracht aan de hand van anonieme AIS-bewegingen. Het bleek dat er op dat moment genoeg plekken waren. Er is nu een nieuwe proef

gestart; deze loopt van september tot december. Er komt kritiek uit de zaal dat RWS de drukste vaarperiode heeft gekozen als proef ligplaatsen beleid. RWS had beter de zomermaanden of de kerstperiode kunnen kiezen, dan hebben schippers plek nodig voor hun schip en voor langere tijd.

Op vaarweginformatie.nl staat de informatie met betrekking tot de proef 'langer liggen' en op welke plaatsen.

Dhr. Menkveld en dhr. Schuiten van RWS worden bedankt voor hun presentatie.

Coördinator Steunpunt Binnenvaart: Mevr. Van Terwisga stelt zichzelf voor

Mevr. van Terwisga is sinds een jaar coordinator Steunpunt Binnenvaart. Het SB is er voor de varende ondernemer en zijn gezin. Het SB luistert, helpt, is onafhankelijk, ondersteunt. Ook doen ze aan bemiddeling bij conflicten. In geval van ziekte is er een potje met geld om te compenseren. Een tip van mevr. Terwisga: Ga je inschrijven voor een huurwoning voor het geval je ineens aan de wal moet en je hebt nog geen huis aan de wal. Ze kunnen bij het SB ook bemiddelen, maar dan moet je het huis nemen wat er aangeboden wordt of je moet bij familie gaan wonen.

Zorg dat de boekhouding goed op orde is. En als dit niet lukt kan je ook bij SB om hulp vragen.

Meer info staat op
www.steunpuntbinnenvaart.nl.

Mevr. Van den Akker vraagt nog aan mevr. Terwisga of de parkeervergunningen in de Maashaven uitgebreid kunnen worden. Het SB gaat ernaar kijken.

Afsluiting
De vergadering wordt gesloten en iedereen wordt bedankt voor zijn/haar aanwezigheid.
Het was een goede vergadering.

G. Kombrink

Amsterdam-Zaanstad

Kegelligplaatsen Amsterdam

Ontwikkelingen rondom de kegelwachtplaatsen in de ADM Haven.

Wij ontvingen onderstaand bericht vanuit de Haven van Amsterdam:

Zoals u mogelijk in het nieuws heeft kunnen lezen, heeft de voorzieningenrechter uitspraak gedaan in het kort geding dat Havenbedrijf Amsterdam N.V. is begonnen tegen Larendael Participaties B.V., de nieuwe eigenaar van het ADM-terrein. Alle vorderingen zijn door de rechter toegewezen.

Dat wil zeggen dat Larendael het aanmeren van kegelschepen aan de steigers van de Stromboliweg (voorlopig) moet dulden. Evengoed moeten de duwbakken in het water voor de ADM haven (voorlopig) worden geduld.

Dit vonnis geeft de mogelijkheid het tijdelijk ligplaatsverbod op te heffen, zodat de kegelschepen weer kunnen afmeren aan de strekdam van de ADM haven. De voorbereidingen daarvoor zijn meteen opgestart.

Om de schepen weer te kunnen laten afmeren, moeten de afmeerpalen terug worden geplaatst. Zo snel als mogelijk daarna wordt het afmeerverbod opgeheven.

Hiermee is het tekort aan wachtplaatsen tijdens piekdrukte opgelost.

Het project dat zich richt op de lange termijn toekomst van alle wachtplaatsen in de haven gaat wel door. Op enig moment zullen sommigen van jullie worden gevraagd om input en/of andere vorm van medewerking.

Een vonnis in kort geding is altijd een voorlopig oordeel in afwachting van een eventuele bodemprocedure die partijen over het geschil kunnen beginnen. De rechter raadt Larendael aan om in gesprek te gaan met gemeente en havenbedrijf over zijn plannen. Het is echter niet uitgesloten dat Larendael (ook) verder wil procederen.

Wij zijn blij dat de rechter ons in het gelijk heeft gesteld en dat we de wachtplaatsen voor kegelschepen weer in gebruik kunnen nemen.

Mobiliteitsplan Zaanstad

In het mobiliteitsplan wordt ook over de binnenvaart gesproken.

Goederenvervoer over water optimaal benutten

Men schrijft:

Goederenvervoer over water kan een belangrijke bijdrage leveren aan vermindering van de druk van het wegverkeer in Zaanstad. Zo kan één klasse Va-schip dat op de Zaan kan varen, honderdtwintig vrachtwagens vervangen. Dit heeft niet alleen effect op de hoofdwegen, maar ook op het vrachtverkeer in woonwijken, daar waar industrie zich nog in woonwijken bevindt. En maakt het vervoer duurzamer. Met het programma Vaart in de Zaan, de nieuwe Zeesluis IJmuiden en de nieuwe zeehavenkade op HoogTij is en wordt stevig geïnvesteerd in verbeteringen voor de zee- en binnenvaart. Het is de komende jaren vooral zaak deze investeringen te verzilveren. Daarbij richten wij ons op de volgende zaken:

Goede en veilige bediening van bruggen en sluizen

Om te kunnen concurreren met het wegverkeer is goede doorstroming voor de binnenvaart belangrijk. De bediening van bruggen en sluizen, met name in de Zaan, is hierbij bepalend. Omdat de belangen van binnenvaart en wegverkeer elkaar bij bruggen letterlijk kruisen, zijn goede afspraken nodig (vast te leggen in een nota verkeersmanagement). Hierbij biedt nieuwe technologie kansen, zoals in het provinciale project Blauwe Golf. Hierin wordt de voorspelbaarheid van brugopeningen voor zowel wegverkeer als binnenvaart verbeterd en krijgt de brugbediener een tool in handen om de brug of sluis optimaal te bedienen. Om de druk op het openen en sluiten van de bruggen over de Zaan te verminderen, zullen wij recreatievaart stimuleren vaker de Nauernasche Vaart te benutten.

Belangrijk aandachtspunt is de spoorbrug over de Zaan

Als zowel scheepvaart op de Zaan als treinaantallen op de Hoornse lijn groeien, wordt het op termijn wellicht nodig te investeren in een nieuwe brug of tunnel. Verder worden elders in dit plan voorstellen voor nieuwe bruggen gedaan, zoals over de Zaan bij Wormerveer-Zuid en over de Nauernasche Vaart ten noorden van de Vaartbrug. Toevoeging van enkele nieuwe bruggen is geen probleem voor de scheepvaart, zo lang de bediening goed

wordt geregeld.

- Faciliteren van laden en lossen aan het water. Waar mogelijk zullen wij, vooral langs de Zaan, laden en lossen van goederen faciliteren. De industrie langs de Zaan is daarbij een belangrijke doelgroep, maar denk ook aan (al dan niet tijdelijke) losmogelijkheden voor grote bouwprojecten.
- Het juiste bedrijf op de juiste plaats. Alhoewel er veel water is in Zaanstad, hebben lang niet alle bedrijfskavels directe toegang tot het water. Daarom gaan wij zorgvuldig om met de nog uitgeefbare (semi-)watergebonden kavels, zodat deze worden uitgegeven aan bedrijven die het water naar verwachting ook echt zullen gebruiken.
- Stimuleren innovatie en bevorderen samenwerking.

Opmerking ASV
Het zijn allemaal mooie woorden, maar daar raken wij niet meer van onder de indruk. Die woorden horen we overal. Als het op daden aankomt, blijkt dat men het wegverkeer keihard voorrang geeft boven vervoer over water. Dat zien we bij de plannen voor de tijdelijke brug bij Wormerveer. Spertijden invoeren gaat dan wel heel erg gemakkelijk. Tussendoor horen we ook dat men die stremmingen wil gaan invoeren bij de Bernardbrug. Kortom: fijn hoor, zo'n mobiliteitsplan, maar we hebben liever een goede uitvoering van beleid dat met de mond beleden wordt, maar dat in de uitvoering nog niet bepaald terug te vinden is.

Verkeersbesluit Zaanstad

Verkeersbesluit Scheepvaartverkeerswet maximale scheepsdiepgang- en snelheid Prins Willem Alexanderbrug, Zaanstad

Namens het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Zaanstad maakt, overeenkomstig het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, de Scheepvaartverkeerswet en het Besluit administratieve bepalingen inzake het scheepvaartverkeer, bekend dat bij besluit van 01 oktober 2021 is besloten om;

Besluit I. Middels het verkeersteken B.6 van de bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met opschrift "5", aangevende verplichting de vaarsnelheid te beperken tot 5 km/uur.

Op het onderbord aangegeven: "geldt alleen voor de PWA met een diepgang meer dan 3,00m t.o.v. KP". Maximale diepgang 3,50m t.o.v. KP";

II. Middels verkeersteken C.1 van de bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met opschrift "418", aangevende beperkte waterdiepte aangegeven in centimeters met onderbord voorzien van tekst; "t.o.v. KP";

III. Dat de onder I en II genoemde beperkingen alleen gelden in het vaarwegvak van het bewegende gedeelte van de Prins Willem Alexanderbrug in de Achterzaan in Koog aan de Zaan ter hoogte van kilometerraai 4.97.

Juridisch kader
• Het feit dat in de Scheepvaartverkeerswet in hoofdstuk 2 de bepalingen met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer op scheepvaartwegen is opgenomen. In het bijzonder is in artikel 3 van de Scheepsvaartverkeerswet de belangen voor onder andere het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer opgenomen;

Zaanbrug

De Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer nadert het einde van zijn levensduur. Zowel vanuit technisch als verkeerskundig oogpunt moet de brug vervangen worden.

Er is behoefte aan een nieuwe brug met een grotere doorvaartbreedte waardoor de schepen makkelijker de brug kunnen passeren. De doorvaarthoogte van de nieuwe Zaanbrug wordt verruimd, zodat de brug minder vaak open hoeft.

De nieuwe Zaanbrug wordt tussen zomer 2022 en eind 2023 gebouwd.

Tijdelijke beweegbare brug
Om het wegverkeer zo min mogelijk te hinderen, komt er vanaf juni 2022 op zo'n 200 meter afstand van de Zaanbrug een tijdelijke brug. De tijdelijke brug is beweegbaar en kan dus open om de scheepvaart door te laten. Omdat deze brug een doorvaarthoogte heeft van circa 1,20 meter, kan een groot deel van de vaartuigen niet meer onder de tijdelijke brug door varen. De tijdelijke brug kan daarnaast minder snel openen en sluiten, waardoor de wachttijden langer kunnen zijn. De tijdelijke brug wordt lokaal bediend en kan maximaal 2x per uur open.

Vanuit de gemeente Zaanstad is een bedienbesluit voor deze tijdelijke brug in de maak.

U maakt mogelijk regelmatig gebruik van de Zaan. De bouw van de tijdelijke brug en de werkzaamheden aan de Zaanbrug zult u dan ook zeker gaan merken.
Informatiebijeenkomst

Projectteam Zaanbrug wil de gebruikers graag informeren over de gevolgen die dit alles heeft voor de gebruiker van de Zaan. Daarom organiseert men een digitale bijeenkomst waar de ASV ook voor uitgenodigd is.

Hoe komt u aan informatie?
U kunt de meest actuele informatie over dit project vinden op:
www.noord-holland.nl/zaanbrug.
Ook zal men de scheepvaart informeren over de hinder door middel van borden langs de vaarroutes in de omgeving. Verder zullen ook advertenties in dag- en vakbladen worden geplaatst over de werkzaamheden en te verwachten hinder.

Natuurlijk kunt u te zijner tijd ook via
www.vaarweginformatie.nl
zien wanneer welke regeling er geldt voor de tijdelijke brug.

Definitief besluit spertijden Zaan

ASV vraagt terugtrekken definitief besluit spertijden Zaan

De ASV heeft zowel bij wethouder Slegers van Zaanstad als bij gedeputeerde Olthof (Noord-Holland) geprotesteerd tegen de voorgenomen spitssluitingen zoals omschreven in de "definitieve"(?) notitie van Zaanstad.

Daarbij heeft de ASV aan gedeputeerde Olthof gevraagd "hoe staat de provincie hierin als Zaanstad zo overduidelijk de binnenvaart benadeelt in haar keuzes voor het wegvervoer?"

Met het bedienregime van de tijdelijke brug Zaanstad wordt de binnenvaart sterk benadeeld.

Maandag 7 februari heeft de ASV een overleg met Zaanstad gehad waarin we een - al op 27 januari 2022 vastgestelde - definitieve (!) versie over het bedienregime tijdelijke brug over de Zaan in Wormerveer aan de orde hebben gesteld.

In het hele voortraject is de ASV, toch een geregelde gesprekspartner bij de overleggen havens Zaanstad, niet meegenomen. BLN-Schuttevaer en waterrecreatie zijn wel bij het proces betrokken geweest.

Nu de definitieve versie van het bedienregime* er ligt zien wij dat er alleen maar uitgegaan wordt van de belangen van het wegverkeer. Dat staat zelfs letterlijk zo omschreven.
"Vertrekpunten uit dit plan voor het bedienregiem zijn geweest:
• Geen terugslag van het wachtende wegverkeer voor de TBAB op de Stationsstraat en Wandelweg in Wormerveer; en
• Geen terugslag van het wachtende wegverkeer voor de rotonde Zandweg / Rouenweg in Wormer."
Over de gevolgen voor de binnenvaart geen woord.

De consequenties zijn groot
Akkoord gaan met het bedienregime Tijdelijke Beweegbare Autobrug (TBAB) betekent:

- gedurende maandag tot en met vrijdag maximaal eens per halfuur voor de scheepvaart bedienen met een maximale doorvaartijd van 10 minuten waarbij beroeps en recreatievaart evenveel prioriteit hebben
- spertijden tussen 07:00 – 09:00 uur en 16:00 – 18:00 uur (met de aantekening, dat 's morgens tussen 07:00 – 07:15 uur nog een korte brugopening voor schepen vanuit zuidelijke richting kan plaatsvinden)
- Voorlopig (!) gedurende zaterdag en zondag het hiervoor genoemde bedienregiem niet van toepassing is, tenzij het erg druk blijkt te worden op de weg. Dan kan men dat alsnog invoeren.

Enorme schadepost binnenvaart
In het Eindrapport Bedienregime tijdelijke brug (Marin) is al geconcludeerd dat dit een enorme schadepost voor de binnenvaart oplevert. En natuurlijk ook voor het milieu en dergelijke. Dit lijkt er allemaal helemaal niet toe te doen, zolang de weggebruikers maar tevreden zijn.

De gevolgen voor het scheepvaartverkeer zijn, als zij gedurende de volgende perioden geen doorvaart krijgen:

07:00 – 09:00 uur: de wachttijd voor de beroepsbinnenvaart loopt op tot gemiddeld 90 minuten, voor de recreatievaart tot 60 minuten.

Na openingen om 09:00 uur en 09:30 uur is de wachttijd voor schepen tot de gebruikelijke wachttijd van maximaal 30 minuten gedaald.

16:00 – 18:00 uur: de wachttijd voor de beroepsbinnenvaart en recreatievaart loopt op tot maximaal 120, incidenteel

zelfs naar 180 minuten, afhankelijk van het aanbod van schepen.

Pas na 20:00 uur (120 minuten later) is de wachttijd voor schepen tot de gebruikelijke wachttijd gedaald. Ervan uitgaande, dat bediening van de tijdelijke brug om 18:00 uur weer kan beginnen, kan het eerste wachtende schip weer opvaren.

In die zin blijft de wachttijd maximaal 120 minuten voor een schip. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan, dat de brug door schepen in beide vaarrichtingen gepasseerd kan worden.

Risico's
Men heeft in de beleidsnotitie ook nog een aantal risico's besproken.
Eén van de risico's was: Externe belanghebbenden (rederijen, belangenorganisaties, omwonenden) gaan niet akkoord met het bedienregime: Daar heeft men ook een "oplossing" voor.

Men heeft als Maatregel: "het bedienregime wordt in februari toegelicht bij belanghebbenden en ze worden betrokken bij de monitoring".

Het wordt "toegelicht" en daar kunnen wij het mee doen!

Reactie ASV
Hoe kan het zijn dat men helemaal geen rapporten heeft meegenomen die aantonen dat dit soort spertijden geen tot nauwelijks effect hebben op de doorstroming van het wegverkeer? Tijdens het overleg bleek dat men helemaal niet weet dat dit soort rapporten er zijn. De ASV heeft erop gewezen dat als wij niet bij de overleggen zijn, we ook dit soort informatie niet in kunnen brengen.

(Zie: https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_128270_31/

Bovenstaande rapporten geven aan wat er gebeurt bij (o.a.) spitssluitingen.)

Waar zijn de berekeningen over de kostenposten voor het vervoer over water, inclusief de kosten voor de verladers?

Hoe is het mogelijk dat men blijft zeggen dat men de waarde van de binnenvaart erkent als men nog steeds enkel en alleen maar uitgaat van de belangen van het wegverkeer? Hoe is het mogelijk dat men zegt aan het milieu te hechten als men het milieuvriendelijkste manier van goederenvervoer zo blijft benadelen?

Hoe kan het dat men de enige organisatie die louter de belangen van de particuliere binnenvaart behartigt en regelmatig gesprekspartner is in de regio helemaal niet heeft betrokken bij de totstandkoming van de voorstellen over een bedienregime? (daarop hebben wij geen antwoord mogen ontvangen tijdens de bijeenkomst).

De voorstellen gedaan tijdens het overleg waren:
- Geen spertijden invoeren, dan zal het wegverkeer uit zichzelf omrijden als men merkt dat er rond de spits veel oponthoud plaatsvindt. Mochten er problemen voordoen, kan men altijd nog overgaan tot invoeren van (noodzakelijke!?) spertijden.
- Alleen spertijden invoeren voor de pleziervaart.

De ASV heeft op dit moment nog geen reactie ontvangen van de wethouder of de gedeputeerde van Noord Holland.

Naschrift:
Naast deze brief heeft de ASV haar licht opgestoken over de gang van zaken en komt met nog een aantal opmerkingen:

De rol van provincie Noord-Holland
De provincie Noord-Holland heeft in elk geval ook wel een rol.
Vragen over het gebruikte verkeersmodel voorafgaand aan de besluitvorming

Ander ding is het verkeersmodel. Men gebruikt een pre-corona situatie om de verkeersstromen in te schatten. De hoeveelheid verkeer is door corona sterk teruggelopen; mensen werken vaker vanuit huis. Daardoor is de berekende situatie qua wachtrij een overschatting en kan de brug dus vaker open.

Onjuist gebruik van stikstofmodellen (waarop besluitvorming is gebaseerd)
Stikstofmodellen zoals eerder gehanteerd zijn voor het wegverkeer afgekeurd door de Raad van State. Het effect is mogelijk groter.

Samenvattend:
1. we missen in alle onderzoeken een nulvariant of een nulplus variant (elektrisch pontje voor langzaam verkeer) zonder Tijdelijke Beweegbare Autobrug (TBAB). Doordat er in dat geval geen nieuw object aangelegd hoeft te worden, is er geen sprake van een vergunplichtige activiteit en is stikstofdepositie geen probleem.
2. De modellen beschrijven een pre-corona situatie voor het wegvervoer waardoor wachtrijontwikkeling overschat wordt. Onduidelijk is daarmee of er werkelijk dusdanige wachtrijen gaan ontstaan, waardoor er verderop onveilige situaties ontstaan. Noodzaak voor een spitsuursluiting vanuit verkeersveiligheidsperspectief is daarmee niet aangetoond.
3. Er is geen rekening gehouden met aanvullende stikstofdepositie wegens wachtende scheepvaart.
4. De gebruikte stikstofmodellen ter onderbouwing van het effect op de auto's zijn niet meer actueel en gaan uit van een maximale grens van 5 km, daar waar nu 25 km gehanteerd wordt. Daarmee kan de vergunning aangevochten worden.

Overige opmerkingen vanuit de ASV naar aanleiding van dit overleg

Te weinig wachtplaatsen:
Het ziet ernaar uit dat er ook een probleem zal ontstaan met (te weinig) wachtplaatsen voor al de schepen die gedurende langere tijd op een opening moeten wachten.

Maximale vaarsnelheid 6 km per uur?
De kanovereniging ziet met angst en beven gebeuren dat alle schepen tegelijkertijd door een opening willen, wat veel golfslag kan betekenen. Daarom wil men een maximale snelheid van 6 km per uur invoeren. De ASV heeft aangegeven dat dat voor een leeg schip onmogelijk is.

Sunniva Fluitsma

Reactie ASV op veranderende bemanningsregeling

Veranderende bemanningsregeling per 17 januari 2022

Op dat moment wordt een nieuwe EU-richtlijn voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart van kracht.

Wat verandert er?
Vanaf 18 januari 2022 zal iemand die in het bezit wil komen van een dienstboekje minimaal een Basistraining Veiligheid Binnenvaart moeten doen. Deze training omvat ca. 24 uur lesuren ofwel 3 lesdagen. Een deel hiervan kan ook schriftelijk en/of online worden afgelegd.

Ten opzichte van de huidige praktijkopleiding matroos (60 dagen variant) zal er tussen 18 januari en 1 september het volgende veranderen:

- de verplichte 60 vaardagen worden vanaf 18 januari 2022, verhoogd naar een minimum van 90 vaardagen. Dit aantal wordt gerekend vanaf datum van inschrijving voor de opleiding.
- Bij de inschrijving van deze praktijkopleiding kan bij vanaf 18 januari 2022 géén stempel lichtmatroos meer in het Dienstboekje verkrijgen.

Inhoud Praktijkopleiding Matroos (vanaf 18 januari 2022)

- Medische keuring voor de binnenvaart
- Basistraining Veiligheid Binnenvaart
- Aanvraag Dienstboekje
- Kwalificatie Deksman (tot einde opleiding)
- Inschrijving voor de praktijkopleiding Matroos
- 90 vaardagen aan boord
- Portfolio-opdrachten aan boord afronden
- Praktische eindtoets (4 uur)

Praktijkexamen Matroos
Onder de Richtlijn (EU) 2017/2397 staat voor het opleidingsprogramma voor matroos een tijdsduur van 9 maanden met een vaartijd van 90 dagen gedurende de opleiding.
Aangezien de Richtlijn nog niet is geïmplementeerd in de nationale wet- en regelgeving is de duur van 9 maanden geen vereiste.
Echter, de eis van 90 vaardagen gaat wel in vanaf 18 januari 2022.
Vervolgens kunt u met de Verklaring Matroos de functie matroos in uw dienstboekje via de stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) laten bijschrijven.

Reactie ASV op veranderde bemanningsregeling per 17 januari 2022

Drempels hoger
Zoals de ASV moet constateren zullen de drempels om deel te nemen aan dit beroep flink hoger worden, waar ze al hoog zijn. Dat geldt voor de “reguliere” instroom maar zeker voor de zij-instroom. Een vreemde zaak, omdat wij de laatste jaren niet anders horen dan dat er een personeelsprobleem zou zijn en het jammer zou zijn dat door vergrijzing zoveel schippers het vak verlaten, die geen opvolging krijgen.

Met de EU-richtlijn 2017/2397 voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart gaan namelijk hogere startkwalificaties voor de praktijkopleidingen tot matroos en schipper gelden. Ook gaan de opleidingen beduidend langer duren.

Zo was er voor de opleiding tot matroos in het verleden 60 vaardagen nodig, nu zijn dat er 90, waarbij de regel dat vaartijd die je voor de opleiding hebt opgedaan niet meetelt, blijft.

Wat wij ook vreemd vinden, is dat die vaartijd wanneer het schip in het vaartijdenboek stilligt vanwege laden of lossen, werfbezoek of iets dergelijks volgens het SAB niet als vaartijd geldt, terwijl de persoon wel degelijk aan boord is en zijn werk uitvoert.

Vraagtekens
Schippers zetten ook vraagtekens bij het feit dat het de bedoeling is dat een opleiding tot matroos 9 maanden moet gaan duren. Zij vinden dit ballast, omdat je het in die rang (matroos) vooral van de praktijk moet hebben, “want theoretisch leer je niet om met ankers en touwen te werken en ondervind je niet de eisen die aan onderhoud van het schip worden gesteld”.

Binnen de denktank van de ASV gaan geluiden op dat hierdoor het animo van potentiële werknemers in de binnenvaart af zal nemen. En dan hebben we het hier over een doorstromingsdoelgroep die we het hardst nodig hebben.

Oneerlijke concurrentie
Tegelijkertijd wordt er geconstateerd dat er een schrijnende ongelijkheid in het leven wordt geroepen; waar kersverse gediplomeerden gezwoegd hebben voor hun grootvaarbewijzen en Rijnpatent mogen mensen in bezit van een klein vaarbewijs daarmee binnen de passagiersvaart varen op een water dat niet verbonden is met een EU-land. Heel opvallend, gezien het feit dat juist als er met mensen gevaren wordt, we ervan uit mogen gaan dat de uiterste veiligheidsnormen gelden. Schippers die wel een groot vaarbewijs hebben in die sector krijgen nu opeens concurrentie op dat gebied door eenvoudiger te behalen certificering. Dat voelt voor degenen die met veel inzet hun groot vaarbewijs gehaald hebben als een klap in hun gezicht. Het is in feite oneerlijke concurrentie.

Doodsteek voor zij-instromers en starters
Zeker wat betreft de zij-instromers zal dit tientallen, misschien wel honderden aanmeldingen voor matroos of schipper per jaar kosten van mensen die nu afzien van een droom die men lang gekoesterd heeft. Het is simpelweg niet te doen dat er niet alleen veel hogere eisen gesteld worden aan de opleidingstrajecten die men moet doorlopen, maar ook moet men veel vaartijd vervullen waarbij men dus veel inkomsten misloopt. Daarbij willen we erop wijzen dat de binnenvaart nog zo’n beetje de enige branche is waar de schippers hun ondernemerspapieren moeten halen. Ook dat is al voor veel mensen een hoge drempel.

Bovendien is het zo dat bij de praktijkopleidingen je vanaf 2022 geen leerling matroos meer wordt, dus dan tel je ook niet meer mee in de bemanning. Dit heeft tot gevolg dat als een schipper een partner krijgt en daar samen mee wil gaan varen, diegene niet mee telt in de bemanning.

Dit zal ook maken dat schepen moeilijker verkocht kunnen worden; op een schip is tenslotte personeel met papieren nodig.

Beperking instroom startende matrozen:
Schippers die met beginnend personeel willen varen wordt het ongelooflijk moeilijk gemaakt, waarbij de kansen voor jongeren om in dit beroep te starten afnemen: men telt namelijk niet mee in de bemanning, dus waarom zou men deze jongeren

dan aan boord willen hebben? En dat terwijl we dat personeel zo hard nodig hebben. Er worden tenslotte niet voor niets dagen georganiseerd om mensen te werven. Maar wat hebben we als sector op deze manier die mensen te bieden?

Als de praktijkopleiding gestart wordt, krijgt de leerling vanaf 2022 namelijk niet langer de kwalificatie lichtmatroos. Dat heeft nogal veel invloed, want de deksman telt alleen maar in zeer zeldzame exploitatievormen mee.

Daardoor wordt het voor schippers minder aantrekkelijk om er een leerling matroos bij te nemen.
Hoe gaan de scholen aan voldoende stageplekken komen als deze leerlingen niet meer meetellen?

Uitsluiting voor bepaalde groepen potentiële instromers
Er zijn mensen die in de praktijk geweldig zijn, maar die niet geweldig zijn in reproduceren van kennis. Stel dat iemand matroos wil blijven en op een schip wil varen waar de functie volmatroos of stuurman noodzakelijk is.
Vanaf 2022 zal alleen nog mogelijk zijn in functies te klimmen door een (theoretische) opleiding.
Het lijkt erop dat zo iemand dan de opleiding schipper moet volbrengen om volmatroos of stuurman te worden of zullen de functies volmatroos of stuurman komen te vervallen?

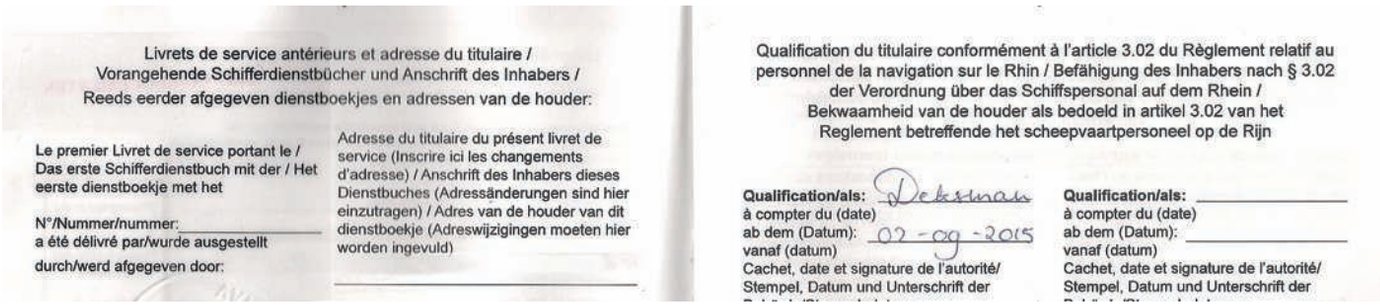
Niet werkbaar
De ASV vindt het niet werkbaar dat iemand die zich voor de opleiding tot matroos of schipper wil kwalificeren 3 jaar beroepsopleiding op MBO-niveau moeten hebben afgerond of 5 jaar werkervaring moeten hebben. En die mensen hebben we hard nodig.

Veel onduidelijk
Het is ook heel vreemd dat een regelgeving die al over een jaar ingaat, nog zoveel onduidelijkheden heeft. Op dit moment wordt nog uitgewerkt wat er nu precies bedoeld wordt met de geëiste 5 jaar werkervaring. Wij vinden ook dat het Ministerie I&W in deze de sector onvoldoende heeft geïnformeerd via de diverse media over wat er op de sector afkomt. Het Ministerie is verantwoordelijk voor de implementatie van deze richtlijn, maar we begrijpen dat er nog ontzettend veel onduidelijk is bij de uitvoerders ervan: CBR en de opleiders.

Opmerkelijk is dat toch in ieder geval CBRB aan werkelijk alle tafels zit waar meegesproken wordt. CBRB, de werkgeversorganisatie in de binnenvaart die belang heeft bij voldoende gekwalificeerd personeel op de schepen, zou je denken. Het verbaast ons ook dat belangenbehartiger BLN-Schuttevaer de binnenvaartbranche niet pro-actief heeft geïnformeerd. Zij hebben tenslotte toch de leden die dit vooral aangaat en zitten op de plekken waar er meegesproken kan worden over regelgeving.

Ook de ASV heeft al sinds 2017 begrepen dat er wat staat te veranderen, waarbij sinds 2019 de bijbehorende competenties bekend zijn, maar gezien de constante roep vanuit het veld om rekening te houden met de problematiek rond het verkrijgen van personeel en de geluiden van de Nederlandse delegatie binnen CCR/CESNI waarin men toch op alle fronten meepraat, is het beschamend dat dit dan het resultaat is geworden.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma


Livrets de service antérieurs et adresse du titulaire /
Vorangehende Schifferdienstbücher und Anschrift des Inhabers /
Reeds eerder afgegeven dienstboekjes en adressen van de houder:

Le premier Livret de service portant le / Das erste Schifferdienstbuch mit der / Het eerste dienstboekje met het

N°/Nummer/nummer:
a été délivré par/wurde ausgestellt
durch/werd afgegeven door:

Adresse du titulaire du présent livret de service (Inscrire ici les changements d'adresse) / Anschrift des Inhabers dieses Dienstbuches (Adressänderungen sind hier einzutragen) / Adres van de houder van dit dienstboekje (Adreswijzigingen moeten hier worden ingevuld)

Qualification du titulaire conformément à l'article 3.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin / Befähigung des Inhabers nach § 3.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein / Bekwaamheid van de houder als bedoeld in artikel 3.02 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

Qualification/als: Deksman
à compter du (date)
ab dem (Datum): 02-09-2015
vanaf (datum)
Cachet, date et signature de l'autorité/
Stempel, Datum und Unterschrift der

Qualification/als:
à compter du (date)
ab dem (Datum):
vanaf (datum)
Cachet, date et signature de l'autorité/
Stempel, Datum und Unterschrift der

Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven

De termijn van de huidige Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven is al afgelopen. Er dient nu dus een nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven te worden benoemd. Eigenlijk zouden de betrokken binnenvaartorganisaties - de ASV, CBRB en BLN-Schuttevaer - gezamenlijk een persoon moeten voorstellen aan het Ministerie.

CBRB en BLN-Schuttevaer hebben uit hun midden zelf al een kandidaat voorgesteld aan het Ministerie; een persoon die louter de werkgeversbelangen heeft behartigd in de afgelopen jaren. Verbonden geweest aan de CBRB. De ASV kan zich niet vinden in deze kandidaat en heeft dit aangegeven bij het Ministerie.

De ASV heeft zelf diverse personen benaderd waarbij ons criterium was dat men voor alle partijen acceptabel zouden moeten zijn en men autonoom moet kunnen/durven handelen.

Dat autonoom kunnen handelen/oordelen blijkt onbespreekbaar bij het Ministerie I&W, want men dient met één mond te spreken. Dat betekent dat de beoogde kandidaat, naast 3 Rijnvaartcommissarissen vanuit de overheid, feitelijk gedwongen wordt het beleid te volgen wat het Ministerie als koers uitzet.

Het is mede daardoor voor de ASV niet mogelijk gebleken personen te vinden die deze rol zouden willen/kunnen vervullen. Een aantal geschikte personen heeft aangegeven toch niet de rol te willen vervullen gelet op de 'politieke gevoeligheid' rondom de rol.

De ASV heeft herhaaldelijk gevraagd aan het Ministerie dan een open sollicitatieronde te houden, zoals ook een uitgebreide sollicitatieronde is gehouden bij de benoeming van de heer Van Doorn. Vanuit het Ministerie wordt hierop niet gereageerd.

De ASV vindt dat er in ieder geval zou moeten worden gezocht naar een kandidaat waarin alle organisaties zich kunnen vinden en dat niet toch de kandidaat van de CBRB/BLN-Schuttevaer wordt benoemd.

Vanuit het Ministerie bleef het al lange tijd stil, maar we zijn niet verbaasd als we wederom met een Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven opgezadeld zitten, die wel een heel specifiek deel van de sector vertegenwoordigt. En dat is niet het deel dat gericht is op het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot.

Europa

Europa wil modal shift

Resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa

Verschuiving naar andere goederenvervoerswijzen: goederenvervoer over de binnenwateren in plaats van over de weg

Het Europees Parlement,

1. verzoekt de Commissie het voortouw te nemen op het gebied van groen, efficiënt en digitaal leiderschap en voort te bouwen op bestaande programma's zoals Naiades, die alle belanghebbenden in de binnenvaart en andere vervoerswijzen, met name het spoor, moeten ondersteunen en stimuleren om samen te werken aan een duurzame en sociale toekomst en tegelijkertijd het ondernemerschap, de bescherming van werknemers en het concurrentievermogen van de hele sector te ondersteunen; benadrukt dat de binnenvaart bij uitstek geschikt is om goederen te vervoeren die afkomstig zijn van de nieuwe markten van de circulaire economie, en dat coördinatie van het vervoers-, milieu- en industriebeleid essentieel is om deze kansen te grijpen;
2. verzoekt de Commissie en de lidstaten beter rekening te houden met het feit dat in de binnenvaart veel gezinnen werkzaam zijn met kinderen aan boord, en te investeren in passende en reguliere voorzieningen langs de waterwegen om onderweg fatsoenlijke leefomstandigheden mogelijk te maken;
3. verzoekt de Commissie te komen met voorstellen voor een governance- en regelgevingskader in overeenstemming met het volgende Naiades-actieprogramma, waarmee wordt gezorgd voor harmonisatie en normalisering op EU-niveau voor hoogwaardige bevaarbaarheid, schepen en kwalificaties van bemanningen; wijst erop dat dit kader de coördinatie moet bevorderen van investeringen, actieprogramma's en de verschillende organen die zijn betrokken bij de ontwikkeling van de binnenvaart, met inbegrip van de overheidsdiensten van de lidstaten, de EU-agentschappen, de TEN-T-coördinatoren, de riviercommissies en de normalisatiecomités; wijst op de mogelijkheid om door middel van het Naiades III-actieprogramma een potentiële verschuiving van het goederenvervoer naar de binnenwateren in kaart te brengen; benadrukt dat deze verschuiving naar andere vervoerswijzen en een betere coördinatie tussen het industrie- en het vervoersbeleid zullen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Green Deal uit hoofde waarvan bijna alle industriële sectoren een duurzame en circulaire transformatie moeten ondergaan;
4. is ingenomen met het voornemen van de Commissie dat tot uiting komt in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, om meer goederen over te hevelen van de weg naar de binnenvaart en de korte vaart, met inbegrip van het regionale, stedelijke en interstedelijke goederenvervoer; onderstreept niettemin het aanzienlijke, nog ongebruikte potentieel en terrein voor de uitbreiding van de binnenvaart; doet derhalve een beroep op de Commissie om haar ambities inzake de doelstellingen voor de verschuiving naar vervoer via de binnenwateren regelmatig te evalueren en te vergroten, en de voordelen van de sector te benutten; dringt er bovendien bij de Commissie op aan de toepassing van optimale werkwijzen inzake de integratie van vervoersdiensten over de binnenwateren in multimodale logistieke ketens te ondersteunen; benadrukt dat er investeringen nodig zijn in flexibelere en innovatievere scheepsontwerpen en in de vergroening van de bestaande binnenvaartvloot, wil die een concurrerender en duurzamer alternatief voor het wegvervoer worden, onder meer door voor rivieren geschikte schepen en andere doordachte duurzame alternatieven voor het wegvervoer te ontwikkelen;
5. benadrukt dat het van cruciaal belang is meer en regelmatig te investeren in de uitbreiding, modernisering en verbetering van de fysieke en digitale waterweginfrastructuur, zoals sluizen, bruggen en interoperabele grensoverschrijdende digitale technologieën, om het concurrentievermogen te vergroten, de achteruitgang ervan te voorkomen, de prestaties, betrouwbaarheid en voorspelbaarheid ervan over de grenzen heen op de lange termijn te verbeteren, hoogwaardige bevaarbaarheid mogelijk te maken en een verschuiving naar andere vervoerswijzen te vergemakkelijken, met inachtneming van biodiversiteitsoverwegingen en van de toepasselijke milieuwetgeving, zoals de kaderrichtlijn water(11) en de natuurrichtlijnen(12); verzoekt de Commissie de uitwisseling van optimale praktijken tussen de lidstaten te vergemakkelijken, met name wat betreft het in aanmerking nemen van de belangen op het gebied van fauna en flora bij infrastructuurprojecten;
6. dringt er bij de lidstaten op aan hun verplichting om het TEN-T-kernnetwerk van binnenwateren uiterlijk in 2030 te voltooien, volledig na te komen, en verzoekt de Commissie en de TEN-T-coördinatoren hun toezicht in dit verband te versterken; doet een beroep op de lidstaten de ontbrekende verbindingen te realiseren, knelpunten aan te pakken en fysieke en digitale infrastructuur van hoge kwaliteit te bevorderen; onderstreept met name de noodzaak de investeringen in passende multimodale infrastructuur in havens en verbindingen van binnenhavens met het achterland, zoals naadloze spoorverbindingen en terminals, te verhogen en hun opslagcapaciteit te vergroten teneinde concurrerend multimodaal vervoer in Europa te bevorderen en de prestaties van hun toeleveringsketen te verbeteren;
7. is van mening dat een uit twee lagen bestaande netwerkbenadering moet worden ingevoerd door het bestaande kernnetwerk van binnenwateren aan te vullen met een uitgebreid netwerk van binnenwateren teneinde de binnenvaart te versterken; merkt op dat vaarwegen die verbonden zijn met zeehavens en die niet zijn ingedeeld in klasse IV, maar potentieel hebben om negatieve externe milieueffecten, waaronder congestie op de wegen, te verminderen, in overweging moeten worden genomen voor het uitgebreide netwerk; benadrukt derhalve dat het TEN-T-netwerk moet worden uitgebreid met nieuwe binnenvaarttrajecten in het kernnetwerk en het

uitgebreide netwerk om nieuwe multimodale vervoersknooppunten tot stand te brengen;

8. is van mening dat het onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is; verzoekt de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen;
9. onderstreept het aanzienlijke potentieel van het opknappen van verbindingswaterwegen en -kanalen, met name in regio's die decennialang hebben geleden onder ontoereikende investeringen in de infrastructuur van de binnenwateren;
10. verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat alle relevante belanghebbenden worden betrokken bij de multidisciplinaire planning van nieuwe scheepvaartprojecten en onderhoudsmaatregelen om algemeen aanvaarde oplossingen uit te denken, in overeenstemming met EU-wetgeving;
11. merkt op dat het vervoer over water een efficiënt, betrouwbaar, veilig en klimaatbestendig infrastructuurnetwerk nodig heeft om het probleem van overstromingen en lage waterstanden, dat alleen maar zal verergeren als gevolg van de klimaatverandering, beter aan te pakken; betreurt het feit dat onvoldoende rekening is gehouden met de problemen van de binnenvaart als gevolg van overstromingen en lage waterstanden, en merkt op dat het van cruciaal belang is om de bevaarbaarheid te garanderen; benadrukt derhalve dat er samenhangende maatregelen moeten worden genomen, zoals het aanpassen van de vloot, met inbegrip van scheepstype, vlootomvang en reservecapaciteit, het optimaliseren van het scheepsontwerp, het rekening houden met de veelzijdigheid van binnenschepen, het zorgen voor beter infrastructuurbeheer en betere infrastructuurontwikkeling, nauwkeurigere informatie over en voorspelling van de waterstanden, het samenwerken met het spoor tijdens laagwaterperiodes, het opstellen van tijdcharterovereenkomsten voor schepen die tijdens laagwaterperiodes kunnen varen, het invoeren van digitale instrumenten en het vergroten van de opslagcapaciteit in de havens; verzoekt de Commissie en de lidstaten actieplannen uit te werken ter bestrijding van lage waterstanden, en onderstreept de noodzaak van coördinatie in dit verband;
12. benadrukt hoe belangrijk het is ruimtegegevens en -diensten voor binnenvaartdiensten te gebruiken, teneinde de sector veiliger, duurzamer, efficiënter en concurrerender te maken; meent met name dat de nieuwe diensten in de Galileo- en Copernicus-programma's en het Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie (Egnos) in aanmerking moeten worden genomen bij de herziening van de richtlijn intelligente vervoerssystemen(13) en andere wetgevingsinitiatieven inzake slimme mobiliteit;

Vergroening van de binnenvaart

13. benadrukt het belang van een kostenefficiënte en toegankelijke aanpak van de energietransitie, rekening houdend met het brede scala aan scheepstypen, middels een snelle verhoging van de beschikbaarheid en uitrol van een heterogene mix van schone alternatieve brandstoffen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en aandrijvingsmethoden voor de scheepvaart, via een netwerkaanpak en in overeenstemming met het beginsel van technologische neutraliteit; erkent bovendien het gebruik van alle onmiddellijk inzetbare mogelijkheden om de emissies van de binnenvaart te verminderen, met inbegrip van overbruggingsbrandstoffen en overgangssystemen; onderstreept andermaal dat een energietransitie in de binnenvaarsector van cruciaal belang is om uiterlijk in 2050 koolstofneutraal te zijn;
14. wijst erop dat er een gebrek is aan marktrijpe klimaatneutrale oplossingen en dat autoriteiten recht moeten hebben op financiering voor capaciteitsopbouw om de sector bij de toegang tot financiering te helpen en bij te staan op weg naar klimaatneutraliteit; benadrukt het belang van verdere stimulering van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten inzake brandstoffen en technologieën die de weerslag op het klimaat en het milieu aanzienlijk verminderen, met het oog op een snelle opschaling op van de vloot, het opbouwen van toeleveringsketens en het creëren van schaalvoordelen; erkent het potentieel van de binnenvaartsector als proeftuin en als aanjager van positieve overloopeffecten naar de zeescheepvaartsector; verzoekt de Commissie derhalve een realistische routekaart op te stellen voor de verdere vermindering van verontreinigende stoffen en de uitstoot van broeikasgassen, teneinde de binnenvaartsector koolstof vrij te maken, zonder afbreuk te doen aan het concurrentievermogen, de betrouwbaarheid en de veiligheid;
15. onderstreept dat de binnenvaart een bijzondere rol moet vervullen in de EU-waterstofstrategie, zowel wat betreft de schone brandstofvoorziening voor de binnenvaart als gelet op het cruciale belang van de binnenvaart en de binnenhavens voor de schone en efficiënte distributie van waterstof langs de vervoersnetwerken en industrieclusters van de EU;
16. benadrukt dat alternatieven die de weerslag op het klimaat en het milieu aanzienlijk verminderen, algemeen beschikbaar, betaalbaarder en financieel aantrekkelijker moeten worden dan conventionele aandrijftechnologieën; onderstreept dat de uitrol van deze alternatieven moet worden versneld, door bijvoorbeeld te zorgen voor een realistisch mengpercentage op basis van een effectbeoordeling die de volledige levenscyclus van brandstoffen beslaat en die in overeenstemming is met de duurzaamheidscriteria van de EU, alsook door middel van stabiele regelgeving en financiële steun, onder meer aan de hand van fiscale stimuleringsmaatregelen door de lidstaten; is voorts van mening dat de lidstaten de mogelijkheid moeten hebben om een lager of nultarief vast te stellen voor de belasting op het gebruik van walstroom en andere duurzame oplossingen; doet bovendien een beroep op de Commissie om het gebruik van relevante financiële instrumenten voor de uitrol van duurzame alternatieve brandstoffen en technologieën te steunen en aanzienlijk te stimuleren;
17. doet een beroep op de Commissie om de mogelijkheid te onderzoeken van het uitwerken van een emissieetiketteringssysteem van de EU voor de binnenvaart dat snel beschikbare informatie over de energieprestaties van schepen verstrekt, de energieefficiëntie bevordert en een stabiel klimaat voor investeringsbeslissingen creëert dat moet leiden tot een levensvatbaar bedrijfsmodel en investeringsrendement voor de schippers; benadrukt dat dit systeem erop gericht moet zijn de uitstoot op doeltreffende wijze te verminderen en de sector te helpen door de toegang tot financiering, leningen en garanties te verbeteren op basis van de emissieprestaties, de emissiemonitoring te verbeteren, voordelen te creëren door havenautoriteiten te stimuleren de haveninfrastructuurheffingen te differentiëren, en zo uiteindelijk de gehele sector aantrekkelijker te maken; verzoekt de Commissie te voorzien in een praktische gids en een instrumentarium met betrekking tot de mogelijkheden van duurzame brandstoffen en technologieën voor de

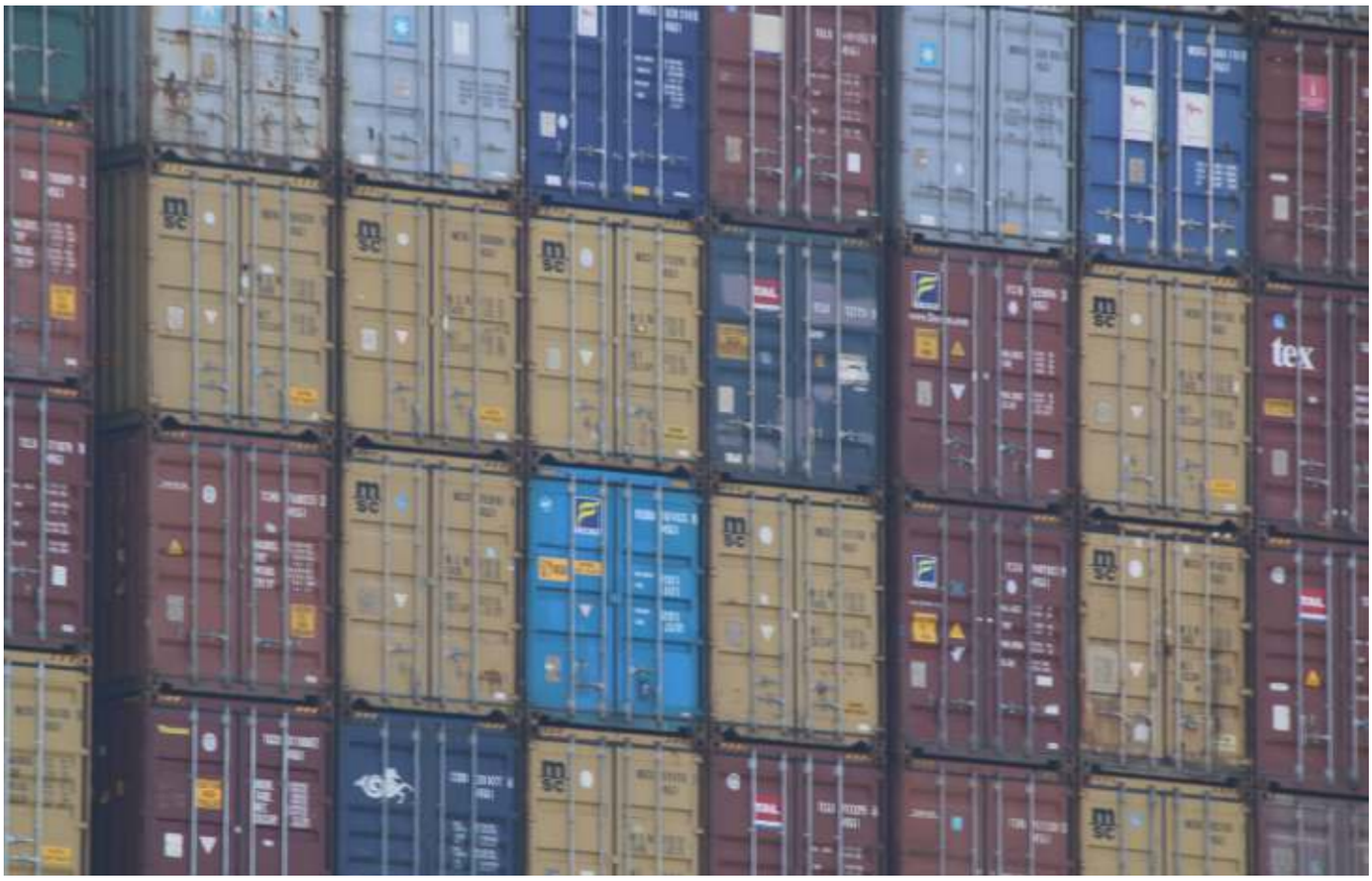
Let op!

binnenvaart en korte vaart, teneinde scheepseigenaren te ondersteunen bij hun besluitvorming; benadrukt dat zij zich moet richten op binnenvaart- en kortevaartschepen, aangezien deze schepen vergelijkbare technische kenmerken hebben;

18. wijst erop dat modulaire scheepsbouw flexibel en voorspelbaar is en kostenbesparingen oplevert; benadrukt in dit verband dat gestandaardiseerde onderdelen, ontwerpen en ontwikkeling van schepen een goede basis vormen die op verschillende manieren kan worden gebruikt (voor verschillende vervoerswijzen) en het bovendien gemakkelijker maken om op bestaande schepen duurzamere aandrijvingssystemen te installeren zodra die op de markt komen; onderstreept dat modulaire bouw niet alleen milieuvoordelen maar ook kostenbesparingen kan opleveren en risico's kan helpen verminderen dankzij het voorspelbare productie- en bouwproces en daarom moet worden gestimuleerd en bevorderd;
19. meent dat de scheepvaartsector met het oog op onze klimaatdoelstellingen in staat is een duurzamer, toekomstbestendig vervoer te bieden; benadrukt dat de Commissie en de nationale autoriteiten in deze ontwikkelingsfase een verbindende en coördinerende rol moeten spelen en in gesprek moeten gaan met alle belanghebbenden, met inbegrip van de gebruikers van de binnenwateren en de scheepsbouwsector; spoort de lidstaten aan proefprojecten uit te voeren met innovatieve oplossingen zoals verwisselbare accubakken; benadrukt in dit verband de dringende noodzaak van steun voor innovatie, een financieringsplan van de EU, het faciliteren van certificering en toestemming om op alternatieve brandstoffen te varen;
20. wijst in dit verband op het belang van de energietransitie van havens en hun gespecialiseerde scheepswerven, waar schepen worden gebouwd, omgebouwd en aangepast; verzoekt de Commissie en de lidstaten derhalve voldoende financiering en investeringen uit te trekken om ervoor te zorgen dat de havens over toereikende capaciteit en adequate infrastructuur beschikken om de vlootvernieuwing en de energietransitie in de scheepvaartsector te vergemakkelijken; benadrukt voorts dat de ontwikkeling van alternatieve energiebronnen voor vaartuigen een geschikte infrastructuur voor walstroomvoorziening en bijtanken vereist;
21. benadrukt dat bij het vergroenen van de vloot niet alleen aandacht moet worden besteed aan het aanpakken van de uitstoot van broeikasgassen, maar ook moet worden gestreefd naar het terugdringen van de verontreiniging van rivieren; wijst derhalve op het belang van afvalverwijderingsvoorzieningen in havens en van de bevordering van het gebruik van innovatieve aangroeiwerende verf en geavanceerde romponderhoudtechnologie, zoals onderwaterdrones; verzoekt de Commissie een governancekader voor te stellen voor de monitoring van de verontreiniging van stroomgebieden, dat de coördinatie van EU- en nationale maatregelen, investeringen en actieprogramma's vergemakkelijkt;
22. onderstreept het belang om een deugdelijk en horizontaal beheer van de watervoorraden te waarborgen, hetgeen onder meer inhoudt dat het hydraulische systeem wordt beheerd, de ontwikkeling van elektriciteitsopwekking uit waterkracht wordt bevorderd, de verschillende gebruiksdoeleinden van water worden gewaarborgd en de biodiversiteit in stand wordt gehouden; benadrukt derhalve dat de belanghebbenden op het gebied van vervoer, energie, landbouw, industrie en milieu moeten worden betrokken bij het waterbeheer;

Digitalisering en autonome scheepvaart

23. merkt op dat verregaande digitalisering en gegevensverzameling kunnen bijdragen tot een schoner milieu en een betere veiligheid aan boord, en kunnen leiden tot efficiëntere routes, minder congestie in havens en betere communicatie en informatie-uitwisseling tussen schepen, havens en infrastructuur; wijst erop dat digitalisering op het punt van de veiligheid en de energie-efficiëntie aanzienlijke voordelen kan opleveren voor het verzamelen en analyseren van gegevens over de binnenvaartsector, en kan bijdragen tot een verdere vermindering van de uitstoot; roept op tot een strategie voor de ontwikkeling en uitrol van digitale en geautomatiseerde technologieën in de binnenvaartsector, waarin zowel interoperabele normen voor alle vervoerswijzen en over de grenzen heen moeten worden geschetst als de vereiste onderzoeksacties en financiering, onder meer via specifieke oproepen in het kader van Horizon Europa; benadrukt in dit verband dat de technische normen van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni) moeten worden bijgewerkt en dat de River Information Services (RIS) verder moeten worden geharmoniseerd om de regelgevingsprocedures voor de binnenvaart te vereenvoudigen, de problemen te verminderen die voortvloeien uit de verschillende interpretaties van technische normen en het gebrek aan vergelijkbare gegevens, en de snelle ontwikkeling en uitrol van innovatieve oplossingen mogelijk te maken, onderstreept de noodzaak van het voorbereiden van een gemeenschappelijk kader voor de interoperabele gegevensuitwisseling tussen vervoerswijzen;
24. verzoekt de Commissie zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen dat elektronische bemannings- en scheepsdocumenten in de gehele EU op geharmoniseerde, digitale wijze worden gebruikt en geaccepteerd om zo het toezicht op de sociale en arbeidsomstandigheden te versterken, de binnenvaart efficiënter en aantrekkelijker te maken en de soepele interactie en integratie ervan met andere vervoerswijzen te verbeteren en de interoperabiliteit van gegevensuitwisselingssystemen in de gehele logistieke keten te vergroten; benadrukt dat het gebrek aan behoorlijke rusttijden voor de werknemers aan boord aanzienlijke risico's voor de veiligheid kan opleveren; benadrukt derhalve dat een betrouwbare, realtime, digitale controlecapaciteit voor het lezen, opslaan en genereren van gegevens over de werk- en rusttijden van werknemers aan boord van cruciaal belang is;
25. benadrukt dat de verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)(14) snel moet worden uitgevoerd, zodat vervoerders snel, gemakkelijk en digitaal informatie kunnen uitwisselen met handhavingsinstanties;
26. merkt op dat gegevensintegratie en -harmonisatie wezenlijke activabeheerinstrumenten zijn om de binnenvaart betrouwbaarder te maken en het gebruik ervan in logistieke ketens te vergroten; merkt op dat de gegevens moeten worden gekoppeld aan slimme infrastructuur om een efficiënte planning en communicatie met andere vervoerswijzen mogelijk te maken teneinde de multimodaliteit en synchromodale systemen te bevorderen; wijst op het potentieel van geïntegreerde gegevensplatforms om de transparantie te vergroten, zoals bij tracking en controle, en de efficiëntie te verbeteren, zoals bij routeplanning en activabeheer;
27. benadrukt hoe belangrijk het is gegevens te verzamelen over het Europese logistieke systeem, in coördinatie met de betrokken belanghebbenden ter voorbereiding op het voorstel voor



een herziene richtlijn gecombineerd vervoer(15) en andere maatregelen die zorgen voor een efficiëntere logistieke planning en een efficiënter gebruik van de fysieke infrastructuur; verzoekt de Commissie voorts een intermodaal overzicht op te stellen van de goederen- en containerstromen die Europa binnenkomen, alsook van de routes die de goederen afleggen naar hun eindbestemming, aangezien zo'n overzicht kan helpen bij het uitstippelen van een doeltreffend beleid inzake een verschuiving naar andere vervoerswijzen; is van mening dat het stimuleren van de verschuiving naar andere vervoerswijzen moet worden aangemerkt als een prioriteit, aangezien zeecontainers momenteel niet altijd efficiënt van zeehavens naar het achterland worden vervoerd, hetgeen leidt tot hogere kosten en langere reistijden; verzoekt de Commissie de toegevoegde waarde van algoritmen en kunstmatige intelligentie in het containervervoer naar het achterland te evalueren, met het oog op een optimale planning en afhandeling van containers;

28. benadrukt dat het belangrijk is de bestaande digitale kaders voor het vervoersbeleid met elkaar te verbinden en ervoor te zorgen dat gegevens over multimodaal vervoer via één toegangspunt beschikbaar zijn, teneinde het goederenvervoer over water efficiënter te maken en ervoor te zorgen dat de gegevens interoperabel zijn met andere vervoerswijzen; verzoekt de Commissie in dit verband met een EU-actieplan te komen inzake een digitale infrastructuur van het multimodaal vervoer die het delen en de interoperabiliteit van gegevens mogelijk maakt, met als doel uiterlijk in 2035 een synchromodaal, verbonden en geautomatiseerd vervoerssysteem tot stand te brengen; is van mening dat er een specifieke governancestructuur nodig is met het oog op voortdurende en regelmatige controles, evaluaties en verbeteringen, teneinde gebruik te maken de modernste technologieën en innovaties;

29. merkt op dat de ontwikkeling van multimodale digitale havenplatforms moet worden gestimuleerd; dringt in dit verband aan op de totstandbrenging van een project met Europese meerwaarde voor de bevaarbaarheid en multimodale aansluiting van TEN-T-binnenvaartcorridors;

30. benadrukt het grote potentieel van de binnenvaart voor de onbemande verplaatsing van schepen en wijst erop dat meer automatisering de realiteit van synchromodaal vervoer in Europa dichterbij brengt; verzoekt de Commissie om, op basis van een effectbeoordeling en een brede raadpleging van alle belanghebbenden, waar nodig de herziening van alle desbetreffende wetgeving te overwegen teneinde de uitrol van onbemande scheepvaart te bevorderen, met name wat betreft de verantwoordelijkheden van de bemanning in noodsituaties of bij systeemstoringen, de verduidelijking van aansprakelijkheidskwesties in geval van schade, en meer in het algemeen de veiligheidsaspecten van onbemande vaartuigen, om op EU-niveau een zekere mate van harmonisatie tot stand te brengen en de uitrol van de technologie op EU-niveau te vergroten; benadrukt dan ook de noodzaak van een Europees stappenplan voor slimme onbemande binnenvaartsystemen dat toekomstgerichte wetgeving, onderzoek, proefprojecten, field labs en de ontwikkeling en succesvolle inzet van onbemande schepen, slimme havens en digitale interoperabiliteit op basis van intelligente vervoerssystemen ondersteunt en dat zorgt voor de uitrol van vaartuigbesturing en sluisbeheer op afstand; benadrukt in dit verband de noodzaak van slimme infrastructuur en van de nodige opleiding, bij- en omscholing van de bemanning, waarvoor steun zou kunnen worden verleend in het kader van het onderdeel sociale investeringen en vaardigheden van het InvestEU-programma; wijst in dit verband op de waardevolle bijdrage van de Cesni-standaarden met betrekking tot bemanning, vaartuigen en informatietechnologie; doet een beroep op de Commissie om voorrang te geven aan digitalisering, harmonisatie en quick wins (papierloze uitwisseling) van de binnenvaart waarmee

de grondslagen voor een autonome sector worden gelegd;

31. benadrukt dat veilige en beveiligde onbemande scheepvaart een gestandaardiseerde uitwisseling van informatie vereist die verder gaat dan de positie van de scheepsantenne, bijvoorbeeld informatie over de vaarrichting, de contouren van de romp en wijzigingen van de waterwegen, om onbemande scheepvaart te beheren, mogelijke botsingen tussen vaartuigen op dezelfde vaarweg te voorkomen en schippers de laatste stand van zaken te geven met betrekking tot de vaarweg; wijst op het potentieel van de faciliterende rol van ruimtevaartoplossingen voor de binnenvaart en op de nuttige bijdrage van de EU-ruimtevaartinstrumenten Galileo, Egnos en Copernicus in dit verband;

Toekomstbestendige havens: energie- en circulaire knooppunten

32. benadrukt de rol van binnenhavens als strategische multimodale knooppunten in het logistieke systeem; beklemtoont daarom dat binnenhavens en zeehavens efficiënte verbindingen met het achterland moeten hebben, in het bijzonder met spoorweginfrastructuur, en over overslagfaciliteiten moeten beschikken, waarbij de nadruk waar mogelijk moet liggen op aansluiting op het kernnetwerk en uitgebreide netwerk van TEN-T; steunt de grotere samenwerking en clustering tussen zee- en binnenhavens;
33. benadrukt hoe belangrijk zeehavens zijn bij het faciliteren van de verschuiving naar de binnenvaart; merkt op dat een betere bundeling van goederen in de binnenvaart zal helpen om de binnenvaart van en naar zeehavens efficiënter te maken; benadrukt dat nauwe samenwerking tussen de verschillende binnenhavens en alle belanghebbenden in de logistieke keten, bijvoorbeeld op duurzaamheidsgebied, verdere mogelijkheden biedt om de rentabiliteit en de operationele efficiëntie te verbeteren, en een positief effect heeft op de regionale ontwikkeling en werkgelegenheid;
34. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de binnenhavens de bestaande spoorverbindingen in stand houden en dat de lidstaten voorrang geven aan de opwaardering van hun spoorwegnet voor goederenvervoer om de intermodale vervoersstromen tussen de binnenwateren en het spoor te waarborgen;
35. wijst erop dat bij de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen rekening moet worden gehouden met de potentiële vraag en de marktkenmerken van havens wanneer mogelijke trajecten worden uitgestippeld op weg naar een klimaatneutrale binnenvaartsector; benadrukt daarom dat een Europese strategie voor de uitrol van alternatieve brandstoffen voor multimodaal en industrieel gebruik, in het kader van de herziening van het TEN-T en Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, een netwerkbenadering moet volgen die resulteert in een efficiënt geplande infrastructuur, op basis van de kenmerken van de potentiële marktvraag van een haven en haar achterland, en waar nodig langs waterwegen, overeenkomstig het beginsel van technologische neutraliteit; onderstreept bovendien het potentieel van een flexibel infrastructuursysteem, zoals het gebruik van mobiele generatoren, en verzoekt de Commissie om flexibele oplossingen voor de distributie en levering van brandstoffen, bijvoorbeeld huurregelingen, te evalueren;
36. verzoekt de Commissie en de lidstaten de synergieën tussen de binnenvaartinfrastructuur en de trans-Europese energienetwerken te versterken om de energietransitie in de binnenvaart te vergemakkelijken en de ontwikkeling van havens als energieknooppunten te ondersteunen; wijst in dit verband op de noodzaak om de binnenvaartinfrastructuur beter te integreren in het Europese energienetwerk teneinde het gebruik van de walstroomvoorziening te vergemakkelijken; benadrukt voorts het potentieel van de binnenwateren voor het vervoer van alternatieve brandstoffen; benadrukt de noodzaak om in de Europese binnenhavens elektrische infrastructuur aan te leggen om in de toekomst elektrisch aangedreven vaartuigen te ontvangen en om de faciliteiten en uitrusting op de ligplaats uit te breiden en te verbeteren, alsook om de uitstoot van broeikasgassen en de luchtverontreiniging in havens en hun omgeving te verminderen, in overeenstemming met de doelstelling van nulverontreiniging op de ligplaats;
37. benadrukt het belang om de kwestie van de doorstroming in havens aan te pakken door te zorgen voor voldoende lig- en wachtplaatscapaciteit voor binnenschepen;
38. benadrukt het potentieel van de binnenwateren voor het vervoer van gevaarlijke goederen en afval, waarvoor investeringen in passende en veilige infrastructuur en vaartuigen alsook in geschoolde arbeidskrachten nodig zijn; onderstreept de veelbelovende rol van havens in de circulaire economie en het bijzondere potentieel van de binnenwateren voor het vervoer van goederen die afkomstig zijn van de nieuwe circulaire markten; verzoekt de Commissie derhalve haar beleid inzake de circulaire economie en haar binnenvaartbeleid sterker aan elkaar te koppelen; verzoekt de Commissie bovendien maatregelen te ontwikkelen ter ondersteuning van activiteiten op het gebied van de circulaire economie in havens, en het concept van levenscyclusbeoordeling te bevorderen teneinde een dialoog op gang te brengen en binnenhavens aan te sporen geïntegreerde beheersystemen te ontwerpen voor onder andere water, energie, afval, bouwplaatsen, ruimtelijke ordening en stedelijk groen teneinde hun potentieel om circulaire knooppunten en knooppunten voor schone energie te worden, te benutten;

Onderwijs en opleiding, arbeidsomstandigheden en onderzoek en innovatie

39. benadrukt dat onderwijs en opleiding in de binnenvaart moeten worden gemoderniseerd, waarbij de nadruk moet liggen op de ontwikkeling van groene en digitale vaardigheden en op het slechten van taalbarrières, zodat aantrekkelijke banen voor jongeren en vrouwen worden gecreëerd, waarbij naar behoren wordt gelet op hoge en geharmoniseerde sociale en veiligheidsnormen en kwalificatieniveaus; ondersteunt in dit verband de verdere ontwikkeling van de Cesni-standaarden om de nodige vaardigheden van bemanningsleden van binnenschepen te garanderen; benadrukt de noodzaak van verplichte, doorlopende en regelmatige opleidingsprogramma's voor alle bemanningsleden, met inbegrip van internationale uitwisselingsstages, om bij- en omscholing, optimale arbeidsmobiliteit en de veiligheid in de gehele sector te waarborgen; benadrukt de noodzaak van veiligheids- en gezondheidsnormen, overeenkomstig het beginsel van nul ongevallen; doet voorts een beroep op de lidstaten om uiterlijk op 17 januari 2022 Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart correct ten uitvoer te leggen;
40. onderstreept hoe belangrijk het is om in de binnenvaart goede arbeidsomstandigheden en fatsoenlijke lonen te waarborgen; verzoekt de lidstaten te zorgen voor een toereikende socialezekerheidsdekking voor alle werknemers aan boord, in overeenstemming met de sociale wetgeving

van de EU; wijst op de noodzaak van ondubbelzinnige arbeids- en sociale zekerheidswetgeving in de binnenvaartsector; benadrukt dat de sociale bescherming en rechten van Europese en niet-Europese bemanningsleden moeten worden gewaarborgd;

41. wijst op het belang van verdere samenwerking en synergieën tussen de verschillende onderzoeks- en innovatie-initiatieven en -instellingen, door kennis, gegevens, knowhow en optimale praktijken te delen en door op een openbaar platform een overzicht van lopende projecten beschikbaar te stellen;
42. benadrukt dat de ontwikkeling van projecten met betrekking tot innovatieve binnenschepen en de bijbehorende haveninfrastructuur in het kader van het Horizon Europa-partnerschap voor emissievrije scheepvaart moet worden aangemoedigd;

Een Europees financieringsplan

I.Financieringsmogelijkheden middels bestaande financieringsinstrumenten van de EU

43. benadrukt het belang van bestaande financieringsinstrumenten van de EU voor het vergroenen en digitaliseren van de Europese binnenvaartsector, zoals de Connecting Europe Facility (CEF), Horizon Europa, de Europese structuur- investeringsfondsen, met inbegrip van het Cohesiefonds, en de faciliteit voor herstel en veerkracht; onderstreept dat deze instrumenten moeten worden ingezet om het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van TEN-T te voltooien, investeringen in de ontwikkeling en uitrol van alternatieve brandstoffen en aandrijvingssystemen voor vaartuigen en de noodzakelijke infrastructuur te financieren, slimme synergieën tussen vervoer, energie, klimaatmitigatie en -adaptatie en digitalisering mogelijk te maken en om de modernisering en veerkracht van de binnenwateren te waarborgen; benadrukt evenwel dat deze financieringsinstrumenten niet altijd geschikt zijn voor kmo's, familiebedrijven en andere microondernemingen, aangezien kleinere projecten het risico lopen niet voor financiering in aanmerking te komen; onderstreept bovendien dat duidelijkheid moet worden verschaft over duurzame financiering en particuliere investeringen in de binnenvaart;
44. brengt in herinnering dat de energietransitie naar klimaatneutraliteit een technologische en financiële uitdaging vormt voor de binnenvaartsector, waarvoor passende steun nodig is; is in dit verband van mening dat de lidstaten de faciliteit voor herstel en veerkracht moeten aangrijpen als een unieke financieringsmogelijkheid voor de binnenwateren, waarbij effecten van economisch herstel op korte termijn worden gecombineerd met de langetermijnvoordelen van gerichte investeringen in infrastructuur en scheepvaart;
45. verzoekt de Commissie haar interne middelen voor de binnenvaart en de uitvoering van het Naiades-actieprogramma, met inbegrip van personele middelen, te versterken en af te stemmen op de ambities van de Green Deal voor de sector, de verschuiving naar andere vervoerswijzen en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit in deze sector;
46. onderstreept voorts dat investeringen in de binnenvaartinfrastructuur in en rond zeehavens van het allergrootste belang zijn; onderstreept de noodzaak van nauwe samenwerking tussen alle belanghebbenden van de logistieke keten;

II.De noodzaak van een binnenvaartfonds van de EU

47. benadrukt dat de weg naar een klimaatneutrale binnenvaartsector en de gewenste energietransitie een financieringstekort van bijna 10 miljard EUR(16) zal opleveren dat niet door de sector alleen kan worden gefinancierd; onderstreept voorts het ontbreken van een bedrijfsmodel voor particuliere scheepseigenaren om te investeren in aandrijvingstechnologieën die de weerslag op het klimaat en het milieu aanzienlijk verminderen; benadrukt dat hiervoor overheidssteun en particuliere investeringen moeten worden gemobiliseerd;
48. benadrukt dat de binnenvaartsector voornamelijk bestaat uit kmo's, familiebedrijven en kleinere havens, waardoor het voor hen moeilijk is dure investeringen te doen om de doelstellingen van de Green Deal te verwezenlijken; is daarom van mening dat de schaalbaarheid van de benodigde investeringen moet worden verbeterd, de administratieve lasten aanzienlijk moeten worden verminderd en de toegang tot financiering moet worden vergroot;
49. verzoekt de Commissie derhalve een specifiek binnenvaartfonds van de EU voor de duurzame transitie op te richten, met inbegrip van een éénloketsysteem voor corridors dat gemakkelijk toegankelijk is voor hulp en bijstand en dat de mogelijkheid biedt om verschillende projecten in één enkele aanvraag te combineren, hetgeen de kans op financiering vergroot; benadrukt dat het fonds de bestaande reservefondsen die in het kader van Verordening (EU) nr. 546/2014 zijn gecreëerd(17), moet aanvullen met aanzienlijke extra financiële bijdragen uit EU- en nationale financieringsinstrumenten, alsmede uit andere particuliere en overheidsinvesteringen, om verdere investeringen uit de industrie aan te trekken en het huidige investeringstekort bij de financiering van de duurzame transitie aan te pakken; benadrukt dat dit fonds ook moet voorzien in de mogelijkheid van gecombineerde financiering met de CEF, de Europese structuur- en investeringsfondsen, met inbegrip van het Cohesiefonds, alsook met de financieringsinstrumenten van de Europese Investeringsbank;
50. benadrukt dat dit speciale fonds zich moet richten op de aanpassing en vernieuwing van schepen, teneinde de energie-efficiëntie van schepen te verbeteren en investeringen in innovatieve en energiebesparende technologieën en haveninfrastructuur te ondersteunen, in het bijzonder de uitrol van alternatieve brandstoffen, en zo bij te dragen tot de verwezenlijking doelstellingen van de Green Deal, een duurzaam herstel en een duurzamer algeheel vervoerssysteem;
51. verzoekt de Commissie te beoordelen of een nieuwe Europese sloopregeling en vlootvernieuwing als deel van het fonds haalbaar zijn, rekening houdend met de emissies gedurende de volledige levenscyclus van de betrokken vaartuigen, teneinde een snelle verschuiving naar klimaatneutraliteit te vergemakkelijken; benadrukt dat aandacht moet uitgaan naar de omstandigheden waarin de sloop plaatsvindt, en benadrukt dat circulariteit van cruciaal belang is;

III.Financiering van de Europese Investeringsbank

52. herinnert eraan dat de Europese Investeringsbank (EIB) aantrekkelijke kapitaalleningen verstrekt, onder meer aan de scheepsbouwsector; is evenwel van mening dat de verwezenlijking en doeltreffendheid van EIB-financiering afhangen van de toegankelijkheid ervan, en dringt er daarom op aan om:
    i. ervoor te zorgen dat het EIB-garantieprogramma voor groene scheepvaart ook van toepassing is op kleinere verrichtingen, met inbegrip van flexibelere leningsvoorwaarden, bijvoorbeeld door in de terugbetalingsperiode rekening te houden met de gemiddelde operationele levensduur van een schip;
    ii. ervoor te zorgen dat de EIB scheepsbouwers zowel vóór als na

oplevering financiering verstrekt, teneinde de uitvoering en haalbaarheid van innovatieve scheepsbouwprojecten te garanderen;
iii. van de financiering van onderzoeks- en innovatieprogramma's voor groene scheepsbouw een prioriteit te maken;

53. verzoekt de Commissie en de lidstaten nauwlettend toe te zien op investeringen van niet-EU-landen in Europese havens, gezien hun rol als multimodale knooppunten, belangrijke energieknooppunten en industriele clusters in de Europese strategische infrastructuur;

Personenvervoer, stedelijke mobiliteit, stedelijke logistiek en toerisme over water

54. is ingenomen met de recente evaluatie door de Commissie van het pakket stedelijke mobiliteit van 2013(18); benadrukt in dit verband dat de verwachte resultaten van het stedelijk mobiliteitsplan, namelijk een vermindering van de uitstoot van CO2 en luchtverontreinigende stoffen, minder congestie en minder verkeersslachtoffers in stedelijke gebieden, niet consequent in de hele EU zijn behaald; verzoekt de Commissie daarom de lidstaten en steden aan te moedigen om, waar mogelijk, openbaar vervoer, stedelijke logistiek en lokale goederendistributie over water als een veilige, duurzame en doeltreffende vervoerswijze op te nemen in hun duurzame stedelijke mobiliteitsplanning en hun verzameling van gegevens over stedelijke mobiliteit te verbeteren; benadrukt voorts dat openbaar vervoer over water moet worden opgenomen in digitale mobiliteitsplatforms, zoals mobiliteit als dienst, en in apps op het gebied van goederenvervoer;
55. wijst op het onbenutte potentieel van de binnenwateren in stedelijke gebieden, zoals toegelicht in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit; benadrukt dat stedelijke gebieden steeds meer verstopt raken en dat de aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur niet altijd kostenefficiënt is; verzoekt de Commissie het vervoer over het water op te nemen in de doelstelling van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit om de binnenwateren in steden beter te benutten, en te komen met concrete voorstellen om het logistieke verkeer over onze binnenwateren op te schroeven en rekening te houden met de bezorging op de eindbestemming door transportfietsen om zo de verschuiving naar andere vervoerswijzen te stimuleren; doet in dit verband een beroep op de Commissie om haar verzameling van gegevens inzake stedelijke mobiliteit voor het passagiers- en goederenvervoer over water te verbeteren, en onderstreept het potentieel van de binnenvaart voor het laatste deel van de route in het kader van duurzame stedelijke logistiek;
56. wijst erop dat uit de cijfers over de vraag naar personenvervoer in 2019 blijkt dat de Europese riviercruisesector, met inbegrip van schepen voor dagtochten en veerdiensten, zich vóór de COVID-19-pandemie in een gezonde toestand bevond; merkt echter op dat de sector in de eerste helft van 2020 bijna volledig tot stilstand is gekomen als gevolg van de huidige gezondheidssituatie, met alle negatieve economische gevolgen en financiële moeilijkheden van dien voor de ondernemingen, en dat het onzeker blijft of het personenvervoer in 2021 weer zal terugkeren naar het normale niveau(19); verzoekt de Commissie derhalve om het toerisme op de binnenwateren te integreren in haar komende Europese agenda voor toerisme 2050, teneinde een bedrijfsmodel voor een duurzaam, innovatief en veerkrachtig herstel van het riviertoerisme te bevorderen, rekening houdend met de economische baten van het riviertoerisme voor havenregio's in termen van toegevoegde waarde, banencreatie en haveninkomsten;
57. benadrukt dat het potentieel van de binnenwateren voor de recreatievaart en andere activiteiten langs het water, die de groei zouden stimuleren, nieuwe banen zouden creëren en het toerisme in de betrokken regio's zouden bevorderen, verder moet worden onderzocht;
58. verzoekt de lidstaten het internationale certificaat voor de besturing van pleziervaartuigen te erkennen door resolutie nr. 40 van het Comité voor binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties aan te nemen, teneinde de grensoverschrijdende erkenning van certificaten mogelijk te maken en de recreatievaart in Europa te vergemakkelijken;

Fosfine

Fosfine

Niet alleen voor de schippers is dit een “hoofdpijndossier” (soms letterlijk), ook anderen proberen dit nu toch tot een meer veilige en werkbare situatie voor de binnenvaart te brengen. Maar eenvoudig blijkt dit niet te zijn.

De ASV is, vertegenwoordigd door Esther Lubbers en Sunniva Fluitsma, inmiddels betrokken geweest bij een aantal samenkomsten waaronder o.a. ILT aanwezig was en het Ctgb - College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Het Ctgb heeft verslag gedaan van overleg dat men gepleegd heeft met de twee toelating houders van tabletten gebaseerd op fosfides waaruit (ter plekke) fosfine wordt geproduceerd. Ook een bedrijf dat veel begassingen uitvoert, zat aan tafel. Het doel van het gesprek was om te kijken hoe via aanpassing van de voorschriften in de toelating gekomen kan worden tot een veiliger gebruik van fosfine.

Het Ctgb heeft voor een voorstel ontwikkeld om te komen tot een veiliger gebruik van fosfine (in de binnenvaart). Dat voorstel bevat een aantal elementen die nog verder uitgewerkt worden (zie hieronder). Het voorstel zou moeten gaan gelden voor alle middelen die in de EU gebruikt worden, waaruit fosfinegas gevormd kan worden en die bestemd zijn voor bescherming van voorraden of andere materialen (zowel gewasbeschermingsmiddelen als biociden).

Gebruik fosfine tijdens transport niet toegestaan

Het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen of biociden op basis van fosfiden tijdens transporten (schepen, treinen, vrachtwagens) is niet toegestaan. Dit betekent dat het product tijdens het transport geen fosfinegas boven een concentratie van 0,1 ppm (ppm = parts per million) in de lading mag hebben.

Verbod op losse pillen?

Ctgb stelt voor om fosfine alleen aan te brengen in een verpakking die het mogelijk maakt om overgebleven, niet-gereageerd product te verwijderen. Dat betekent dat, het gebruik van losse, niet-opgenomen fosfidepellets niet langer wordt toegestaan.

Toegepast in gasdichte opslagruimten

De partijen zijn het erover eens dat het product alleen mag worden toegepast in gasdichte opslagruimten of containers. Om onduidelijkheid in de praktijk te voorkomen is het nodig om te definiëren wat wordt verstaan onder gasdicht. Het voorstel daarvoor is: Gedurende de gehele periode dat het gas zijn werk doet, kan geen fosfinegas boven 0,1 ppm worden gemeten, op geen enkele plaats direct aan de buitenkant van de te vergassen opslagruimte of container.

Verpakkingsmateriaal fosfideproduct verwijderen

Elk verpakkingsmateriaal voor het fosfideproduct (zakjes, hoezen, platen) dat aanwezig is in de behandelde opslagruimten of containers, moet worden verwijderd door een professional die is opgeleid in het omgaan met fosfinegas, nadat de vereiste tijdsperiode voor vergassing is verstreken. Verwijdering van productresten in de verpakking moet plaatsvinden voorafgaand aan elke verzending of voorafgaand aan elke andere behandeling van de behandelde materialen.

De conclusie

Indien de bovengenoemde punten doorgevoerd worden, dan is het dus aan elke gebruiker en handhaver duidelijk dat:

- fosfide tabletten en restanten daarvan vóór elke overslag verwijderd moeten worden;
- dat tijdens transport géén fosfine in de lading aanwezig mag zijn (m.u.v. zeevaart);
- dat alleen gegast mag worden in gasdichte opslagplaatsen, waarbij duidelijk is wat er met gasdicht bedoeld wordt;
- dat de veiligheidsvoorschriften voor gebruik als gewasbeschermingsmiddel of als biocide niet verschillen.

Voorziene tijdpad

Er zal nog nader overleg met de firma’s plaatsvinden om tot overeenstemming over de definitieve aanpassingen en wijzigingsprocedure te komen. Indien dit niet leidt tot een bevredigend resultaat kunnen ook dwingende maatregelen voorgeschreven gaan worden.
Overleg met Europese lidstaten en toelatingsautoriteiten over de aanpassingen en over het stroomlijnen van het proces is noodzakelijk om in de hele EU dezelfde maatregelen in te voeren. De komende tijd zullen er mogelijk nog aanpassingen in de voorstellen nodig zijn.
Hoe snel dit alles kan gaan is nog niet duidelijk, maar het streven is om te komen tot uitvoering binnen een half jaar.

Inbreng ASV

Op korte termijn zal bovenstaande in de fosfine werkgroep besproken worden. Daarom werden er ook vragen aan ons gesteld.

- Is er in de transportregelgeving al iets geregeld over de aan/afwezigheid van fosfinegas in lading tijdens transport?

ASV: volgens ons is dit als volgt besproken, in die zin dat wat binnenvaart betreft: zodra een lading uit een zeeschip besmet met fosfine overgeslagen is in een binnenvaartschip zou het volgens Europese regelgeving niet langer meer als “gevaarlijk” aangemerkt worden (en kan er dus mee gevaren worden). Als er bij een binnenvaartschip fosfine gebruikt wordt (ter plekke in de lading ingebracht) mag er NIET mee gevaren worden, dan is het wel gevaarlijk. Een discrepantie en een vreemde gang van zaken. In beide gevallen is het o.i. een gevaarlijke lading en dient ook zo beschouwd te worden.

- Hoe kijken jullie aan tegen het verschil tussen transport over zee en transport over binnenwateren en wegen?

ASV: Ook bij transport over zee hebben zich (dodelijke!) ongevallen voorgedaan door een lading waarbij fosfine was gebruikt. Het is moeilijk voor ons om in te schatten in hoeverre dat risico bij zeevaart beperkt kan blijven en onder welke omstandigheden. Er zou een verschil kunnen zijn, maar daar zouden experts uit de zeevaart een betere inschatting moeten kunnen maken.

Een schip kan je prima uitgassen, dat hebben schippers geregeld gedaan om bijvoorbeeld rijst te ontgassen, maar de schippers die het betreft hebben er nooit mee gevaren of mee aan boord gezeten.

Betreffende schipper:

“De meeste keren gegast in Duitsland en we voelden ons hier nooit onveilig bij. Bij het onder gas brengen kwam er folie over de lading die gasdicht werd gemaakt met tape. Daar gingen de luiken over die verzegeld werden. Er werden borden geplaatst, goed zichtbaar op ons schip.

Vervolgens kregen wij het aantal dagen door dat we van boord moesten. Daar zat verschil in qua dagen, maar we zijn nooit naar boord gekomen dat de waardes te hoog waren na ontluchten. Er werd overal gemeten, ook woning, machinekamers, etc.

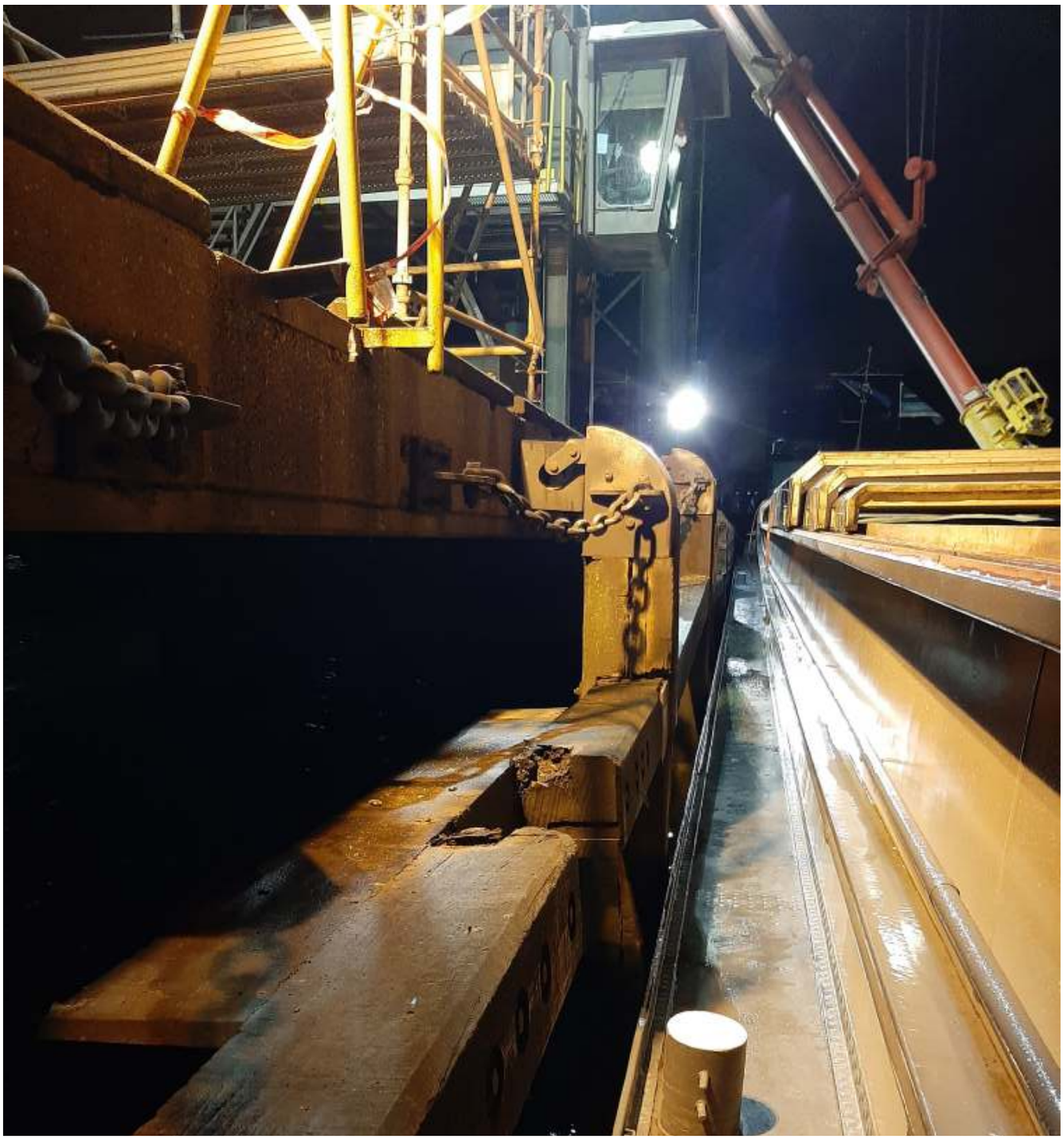
Dan de schepen van de zomer, die in de problemen kwamen, omdat er gas in zat wat niemand wist. Die werden met hoge waardes op pad gestuurd en kwamen hierdoor in gevaar. Ook toen bekend was dat er gas in zat, moesten ze varen. Ik denk dat men dat nooit moet doen. Je brengt hiermee mensen in gevaar. De ruimen zijn niet gasdicht, dus is het mogelijk dat het gas naar de woning of machinekamer gaat, dus dat risico moet je nooit nemen. Voordeel van dit systeem is dat er maar één bedrijf komt, dat exact weet wat er moet gebeuren en dus weet wat er verwijderd moet worden, omdat ze het er zelf ingestopt hebben.”

- Expertise m.b.t. drempelwaarde van 0.01 ppm of 0.1 ppm, welke drempelwaarde is realistisch en kunnen we dus eisen?

ASV: gezien de antwoorden, die nogal tegenstrijdig leken te zijn, zou de drempelwaarde 0,01 ppm moeten zijn, maar lijkt het erop dat dat dan niet meetbaar is en men daarom overgaat tot 0,1 ppm. Het lijkt erop dat bij meting van 0,1 ppm dit veilig genoeg zou moeten zijn gezien al de verschillende feiten en cijfers die we te horen en te zien hebben gekregen.

Tot zover…….

Men is goed op weg, we zijn vol goede hoop op het vervolg.



Nautisch/technisch

Maas perikelen

Op 18 januari vond er een gebruikersbijeenkomst plaats over de Maascorridor.

Daarbij waren namens de ASV aanwezig Machiel Smitsman en Gerrie Kombrink.

Een aantal zaken kregen extra aandacht. Te weten de stuwen Roermond en Belfeld, alsmede de drijfbolders in sluis Heel. Daarnaast een aantal onderhoudszaken m.b.t. Heumen en de remmingwerken buiten Weurt.

Dan de vraag m.b.t. de passeersnelheid bij de werkzaamheden Berg - Obbicht. Deze maakt nog deel uit van het nautisch onderzoek door Marin.

ASV heeft de vraag neergelegd of het criterium “geen hinderlijke waterbeweging” leidend kan zijn en niet een in beton gegoten onwerkbare snelheid.

Naast een overzicht van alle stremmingen die er geweest zijn en die er te verwachten zijn, hier 2 bijzonderheden:

Panamawielen schutsluis Heumen

Bij hogere waterstanden op de Maas kan dit issue spelen. Vanwege schade aan de bewegingswerken van schutsluis Heumen kan RWS deze in geval van hoog water niet bedienen. Bij een waterstand van 8.30+ wordt keersluis Heumen gesloten en is men ook genoodzaakt om de deuren van de schutsluis in gesloten stand veilig te stellen. In dat geval is het hele object gestremd.

Bediening bruggen Weurt

Bij hogere waterstanden op de Waal en bij doorkomst van hoge transporten kan dit issue spelen. Op dinsdag 11 januari hebben we een storing gehad in Weurt, waarbij de brug over de Westsluis na het openen niet meer gesloten kon worden. Uiteindelijk is het gelukt om de brug wel te sluiten door een aantal handmatige acties van storingsmonteurs van de opdrachtnemer. Er is geconstateerd dat, totdat de oorzaak van dit issue is onderzocht en opgelost, het momenteel niet mogelijk is om de bruggen op een veilige wijze regulier te bedienen.

Er wordt momenteel gewerkt aan een (nood)protocol om in voorkomende situaties de bruggen wel veilig te kunnen sluiten onder toezicht van storingsmonteurs. Totdat dit protocol gereed is, heeft RWS moeten besluiten om de bruggen momenteel niet te bedienen. Tegelijkertijd werkt men aan het storingsonderzoek om tot een definitieve oplossing te komen.

Masterplan Park Maashaven

Beweging, ontspanning en ontmoeting staan centraal in Nelson Mandelapark

In de Maashaven komt een stadspark van formaat: het Nelson Mandelapark. Beweging, ontspanning en ontmoeting staan hier centraal. Grote bomen, grasvelden en twee opvallend hoge heuvels met uitzicht over de Maashaven vormen het hart van het park. Aan de oostzijde komt een levendige stadsboulevard en aan de westzijde zie je de schepen varen. Voor de Maassilo komt een plein dat ruimte biedt aan evenementen. En het goed bereikbare park zelf nodigt uit tot sport en spel. Het college heeft op 18 januari het masterplan vastgesteld. Hierin staan de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het park.

Belang van groen
In de wijken rond de Maashaven is een tekort aan openbaar groen en ruimte om te bewegen. Door de groei van Rotterdam-Zuid neemt de behoefte daaraan nog verder toe. Een park heeft een positieve invloed op de gezondheid van bewoners. Daarnaast draagt het bij aan ontspanning en woontevredenheid en bevordert het sociale contacten. Verder helpt een park onder meer bij het verlagen van hittestress, de opvang van regenwater en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Groei moet daarom hand in hand gaan met meer openbaar groen. Vanuit die visie realiseert de gemeente verschillende Stadsprojecten. Het Nelson Mandelapark is er een van.

Van en voor Zuid
Mede op basis van de eerdere inbreng van inwoners, ondernemers, kinderen en jongeren, binnenvaartschippers en betrokken organisaties is gekozen voor een groot park dat veel groen en recreatiemogelijkheden aan Rotterdam-Zuid toevoegt. Het park wordt maar liefst zeven hectare groot. Er komen meerdere mogelijkheden om te wandelen en hard te lopen en samen met omwonenden wordt invulling gegeven aan zogeheten urban sports, zoals bootcamp, skateboarden, voetbal en basketbal. Op het plein voor de monumentale Maassilo is volop ruimte voor spel en kleine en grote evenementen. Tegelijkertijd blijven de ligplaatsen voor de binnenvaart en het karakter van de haven behouden – een breed gedeelde wens. Vanaf het Park Paviljoen is straks zicht over de Maashaven en de scheepvaart. Aan de westzijde komt een vlonderpad over een getijdezone, waar je twee keer per dag het stijgen en dalen van het water ervaart en van de natuur kunt genieten.

Vernoeming naar Nelson Mandela
De gemeenteraad heeft het college verzocht om een Rotterdamse plek te vernoemen naar Nelson Mandela. Daarbij is gezocht naar een plek die recht doet aan de statuur van de persoon Mandela. Die plek is gevonden in dit indrukwekkende park in de Maashaven.

Vervolg
De gemeente werkt het masterplan de komende tijd verder uit, onder meer in een inrichtingsplan. Daarvoor haalt de gemeente met verschillende (online) activiteiten in februari en maart op welke wensen er zijn voor de inrichting van het park. Momenteel werkt de gemeente aan een nieuw bestemmingsplan om de aanleg van een park in de Maashaven mogelijk te maken. Ook wordt dit jaar gestart met het baggeren en dempen van een deel van de Maashaven. Naar verwachting kan de inrichting van het park in 2025 beginnen.

Opgeven vaargegevens Vlaanderen

Vaarvergunningen vaargebied De Vlaamse Waterweg

Vanaf 01/01/2022 kan je geen vaarvergunningen voor de vaargebieden van De Vlaamse Waterweg meer aanvragen via het sluispersoneel. Vaarvergunningen kunnen dan enkel nog telefonisch of elektronisch aangevraagd worden.

Telefonisch kan dat vanuit België, Nederland en Frankrijk op het gratis nummer 00800/53.23.1111. De operator maakt dan samen met jou de vaarvergunning op. Hieronder staan de gegevens die je klaar moet houden voor het telefoongesprek. Meer informatie vind je op de website van VisuRIS.

Om afleiding tijdens het varen te vermijden, is het aangeraden je vaarvergunning vóór vertrek in orde te maken. Indien je je reismelding op elektronische wijze in orde maakt, wordt je vaarvergunning voor de vaargebieden van de Vlaamse Waterweg automatisch verwerkt. Ook hier meld je best vóór vertrek.

Er zijn bovendien nog andere voordelen verbonden aan elektronisch melden. Geïnteresseerd? Kijk snel op www.eriba-platform.be.

Gelieve volgende gegevens klaar te houden alvorens contact te nemen met het loket:

» ENI-nummers
» Aantal personen aan boord
» Actuele lengte, breedte en diepgang van het samenstel
» Ladinggegevens UN-code of ADN code en de tonnage
» Herkomst en bestemming
» Facturatiegegevens, BTW nummer
» E-mailadres

Oude IJssel

Beheermaatregelen Oude IJssel

Ons bereikte het bericht dat er een evaluatie heeft plaatsgevonden over de genomen beheermaatregelen voor het bedienen op de Oude IJssel tijdens het vaarseizoen 2021.

Het blijkt dat de afgelopen jaren het aantal vaarbewegingen op de Oude IJssel is toegenomen en daarmee zijn een groter aantal bedienhandelingen op de centrale bedienpost in Doesburg nodig.

In het voorjaar van 2021 is er rekening gehouden met de mogelijkheid dat minstens de aantallen vaarbewegingen van 2020 zouden worden gehaald en dat ze mogelijk zelfs verder zouden stijgen.

Voorafgaand aan het vaarseizoen 2021 zijn daarom een aantal beheermaatregelen bedacht en in werking gesteld, met als doel bij te dragen aan een situatie waarin veilig bediend kan worden, zelfs in situaties met piekaanbod op de vaarweg.

De evaluatie van de gegevens met betrekking tot het inzetten van een 2e bedienaar en van vaste schuttijden (ook wel bloktijden genoemd) voor de recreatievaart tijdens het vaarseizoen 2021 heeft het volgende beeld opgeleverd:

- De zomer van 2021 was minder heet en vochtiger dan de voorgaande zomers
- Het aantal schepen dat op de Oude IJssel gebruik heeft gemaakt van onze sluizen en bruggen is iets lager dan in 2020
- Het aantal bedieningen tijdens zomer 2021 is van dezelfde orde grootte als in voorgaande jaren
- Het inzetten van een 2e bedienaar is noodzakelijk gebleken om het werkpakket in het vaarseizoen op een verantwoorde en veilige wijze te kunnen afhandelen.

Extern onderzoek heeft aangetoond dat er regelmatig piekmomenten zijn geweest, waarin de grenzen van het veilig bedienen door 1 bedienaar werden overschreden.

Op basis van dit beeld is het waterschap voornemens ook in het vaarseizoen 2022 de vaste schuttijden voor recreatievaart en de 2e bedienaar in te zetten.

Onderzocht wordt of het schema van de vaste schuttijden bij sluis Doesburg en sluis de Pol aangepast kan worden, waarbij er gekeken wordt naar 1 (of 2) schuttingen per dag extra en of/hoe het mogelijk is de laatste schutting voor recreatievaart op een later moment uit te voeren.

Voorafgaand aan het vaarseizoen 2022 wil het waterschap (waarschijnlijk in maart) een overleg organiseren met de stakeholders recreatievaart en een overleg met de stakeholders beroepsvaart.

In dit overleg worden de feiten onder het beeld van het vaarseizoen 2021 toegelicht, geplande werken voor 2022 gemeld en een gesprek gevoerd met de stakeholders over hun ervaringen en ideeën voor de invulling van het vaarseizoen 2022 op de Oude IJssel.

Overleg North Sea Port

In de nieuwsbrief van december heeft u kunnen lezen dat North Sea Port bezig is met de ontwikkeling van een beleid en visie ten aanzien van de wachtplaatsen voor de binnenvaart voor het gehele beheersgebied van North Sea Port, Vlissingen, Terneuzen, Gent en Borsele. Om ook informatie op te halen van de gebruikers komt er eerdaags een enquête, die dus door schippers ingevuld kan worden om in beeld te krijgen waar zij tegen aan lopen en wat ze vinden van deze havens en haar wachtplaatsen. Na ontvangst zullen wij deze delen met u.

Hierom was de ASV benaderd voor een uitgebreider interview waarbij aansluitend de vragen van de enquête doorgenomen zijn.

Opmerkelijk is dat er een Belgische medewerker van NORTH SEA PORT die enkel op het Belgische deel van de haven werkte, onlangs ook actief op het Nederlandse gedeelte werkzaam is geworden en dat laat zien dat er grensoverschrijdend en goed samen gewerkt wordt om gezamenlijk tot een betere prestatie te komen voor de zee- en binnenvaart.

Op de startende vraag waarom wij als ASV niet samenwerken of achter KSV staan, heb ik uitgelegd dat wij al jaren geleden dit mandaat hebben ingetrokken, omdat er te veel niet goed ging. Zo heb ik o.a. de plannen van een windmolenpark op het IJsselmeer benoemd waar KSV het heeft laten gebeuren dat we er in de toekomst doorheen of omheen moeten gaan varen, omdat ze in de vaargeul van de binnenvaart gepland zijn en wij er te laat achter zijn gekomen en er niets meer aan veranderd kan worden, omdat het al besloten is met goedkeuring van KSV.

De binnenvaart overnacht al heel vaak onder enorme grote windmolens en nu dit; we zijn er niet echt op tegen, maar als we straks slalommend over het IJsselmeer moeten, omdat niemand ze in de achtertuin wil, is dat het andere uiterste. Tevens is er een groot verschil in visie: doe je alsof de binnenvaart bestaat uit voornamelijk rederijen en personeel, dus dat schepen gebouwd zijn om enkel te varen en dus geen goede ligplaatsen nodig hebben met afloopmogelijkheid of heb je een visie dat de binnenvaart uit ruim 90% particuliere ondernemers bestaat, die goede sociale ligplaatsen moeten hebben om hen ook een sociaal leven te kunnen bieden en niet opgesloten te worden op ligplaatsen achter hekken of palen zonder steiger. Je wilt als mens, dus ook personeel, op een goede plek liggen om diverse redenen die menselijk zijn; zodat je je benen even kan strekken met mooi weer of aan de wal boodschappen doen etc. In dit kader heb ik hen gevraagd om hulpdiensten goed te informeren waar afmeergebieden en ligplaatsen zijn voor schepen, zodat bij eventuele calamiteiten de diensten weten waar ze naar toe moeten en niet, zoals bij baby Hugo, op een foute locatie terecht komen, omdat ze niet begrijpen waar ze moeten zijn, omdat er altijd door de meldkamer om een straatnaam en huisnummer gevraagd wordt en de schipper vaak deze simpelweg niet kan geven. Dus dan hebben de hulpdiensten geen idee en moeten gaan zoeken. Ook kan het voorkomen dat hulpdiensten voor een gesloten hek komen en geen idee hebben wie en hoe dit te openen.

De vragenlijst

Wat gelijk boven komt, als je uit je eigen ervaring praat, is dat het in Vlissingen niet echt een fijne haven is, omdat er weinig plek is om goed te liggen met als tweede Terneuzen. De drie steigers in Vlissingen die gedeeld moeten worden met droge ladingschepen en meestal zeer grote tankers, is een zeer onwenselijke situatie. Als je daar opzij moet, kan je er niet of nauwelijks overheen komen zo hoog zijn deze. Aan de wal ziet het er niet uit, je loopt daar zeker niet voor je plezier. Wel staat hier een container, maar je kan geen drinkwater krijgen, iets wat schippers wel verwachten als je havengeld betaalt. Ik weet van een schipper die zonder drinkwater kwam te zitten en een bunkerboot moest laten komen, die dat natuurlijk niet doet enkel om water te brengen.

Met ons schip moeten we wel eens in de Kaloothaven laden en als de wind fout staat, zit je onder de kolenstof; niet echt een sociale plek waar je wilt zijn. Bij bijvoorbeeld Verbrugge lig je achter een hek, loop je daar moet je een helm op, vest aan en mocht je het terrein af willen met je auto, moet je langs de portier die je kofferbak bekijkt, paspoort wil zien etc., wat weer niet echt uitnodigt om op pad te gaan en dus ook niet om daar te gaan liggen buiten het laden/lossen om.

In Terneuzen is het vinden van een goede ligplaats of overnachtingsplek meestal een enorme uitdaging en in het weekend haast ondoenlijk. Zeker voor schepen die groot zijn. Er zijn veel vragen om in beeld te krijgen wat de schipper hiervan vindt.

In de vragenlijst wordt een vraag gesteld die specifiek over Just-in-time gaat en ik vraag wat ze daar precies mee bedoelen. Daar bedoelen ze dus mee, dat je aankomt in Vlissingen op het moment dat je er nodig bent; daar was ik al bang voor. Dus leg ik uit dat er altijd een ruime marge nodig is. Immers weet je nooit exact hoe lang je bezig bent met schutten (vooral Terneuzen niet) en of je stroom mee of tegen hebt, maar ook dat de telefoon kan gaan en dat je eerder of later aan de beurt bent (een kraan kan kapotgaan bijvoorbeeld). Ook het weer kan hiervoor roet in het eten gooien, zowel wind als mist. Just-in-time is mijns inziens nooit zo direct te krijgen. Daarnaast kan het in Terneuzen of in Hansweert ook druk zijn met schepen die eigenlijk voor Vlissingen bedoeld zijn, wat extra druk op deze plekken creeert. Bij de tankers voor Vlissingen is er al wel een Just-in-time systeem sinds een jaar, waardoor er het laatste jaar duidelijk minder tankers liggen te wachten in Hansweert.

Er wordt eigenlijk altijd om een behoorlijke flexibiliteit gevraagd van de schipper; gaat er iets mis in de planning, dan moet de schipper zich aan passen. Dat gebeurt bij de binnenvaart sneller dan bij de zeevaart mijns inziens, omdat die strakker gepland is en waar iedereen klaar voor staat wat bij de binnenvaart lang niet altijd zo is. En dat botst enorm met Just-in-time voor de binnenvaart. Het klinkt leuk achter een bureau, maar de praktijk zal roet in het eten gooien voor zo'n strakke planning. Ik weet niet of ze hiervan overtuigd zijn, maar door invullen van de enquête door vele schippers zal dit beeld waarschijnlijk bevestigd worden.

Dan rijst de vraag bij de havendienst of zij verantwoordelijk zijn of de terminal/bedrijf om voor ligplaats te zorgen als je bijvoorbeeld een uur niet aan de beurt bent en niet terecht kunt aan de kade waar je moet zijn. Dat zal afhangen van de drukte en plekken bij deze terminal/bedrijf, vertel ik hen. Als het er druk is, kun je er domweg niet terecht en zal dit schip een andere locatie moeten krijgen en dat zal de havendienst moeten regelen. Ook kunnen deze bedrijven het niet fijn vinden, dat er auto`s op en af gezet worden en auto`s over het terrein gaan rijden of mensen gaan lopen, wat gauw gebeurt als je wat langer ligt. Dat betekent dat als er wat langer gelegen gaat worden, je het beste op een openbare ligplaats kan liggen met goede voorzieningen.

De ligplaats problematiek is het grootst in Vlissingen en daarna in Terneuzen, waardoor schepen uitwijken naar Sas van Gent en de Belgische-Nederlandse grens en Sluiskil en groene kant tegen over Yara, waardoor het daar ook weer drukker is.
Gent kent minder problemen, omdat de ringvaart goed is opgeknapt en er veel ligplaatsen zijn. De dokken zijn ook prima, als je weet dat er geen zeeboot komt. Wel vraagt de havendienst of schepen niet zomaar in het kanaal/dokken willen afmeren, omdat dit nogal eens botst met een zeeboot die 's nachts gepland wil afmeren waar een binnenvaartschip in de weg ligt. Dan moet de schipper wakker gebeld worden en er 's nachts verhaald worden waar niemand vrolijk van wordt.

Er is een tijd een meldpunt RWS 23 Terneuzen geweest, waar je om een plek kon vragen om te overnachten of voor een wat langere ligplaats. Dat werkte best goed, maar is ook al weer een tijd geleden weer afgeschaft. Het maakt niet erg uit wie hierover de regie krijgt, maar het werkte goed naar mijn idee.

Vlissingen zou ligplaatsen erbij moeten krijgen, maar is in 1994 onder natura 2000 gebied terecht gekomen, waardoor er veel niet kan of mag, zoals bij binnenkomst haven bakboord zijde genaamd het Sloegebied. Daar mogen ze helemaal niks. Er wordt een nieuwe kade gebouwd van 1 km, maar alle ruimte is al vergeven aan bedrijven die er achter zitten. Het is dus erg moeilijk om een ruimte te vinden, maar ze gaan hier zeker hun best voor doen.

De enquête lijkt verder duidelijk te zijn en men zoekt dus naar waar wachtplaatsen erbij zouden kunnen komen en waar men wat en hoe beter kan doen en wat mensen denken van Just-in-Time. Dus wenst North Sea Port dat er straks veel schippers deze enquête willen invullen en dankt de schipper alvast voor zijn tijd en moeite.

Esther Lubbers

Rotterdam

Ontmoedigingsbeleid Walstroom Rotterdam Maashaven

Regelmatig heeft de ASV aan het HbR vragen gesteld over niet-werkende stroomkasten in de haven, terwijl er wel gehandhaafd werd en wordt. En hoe! Er wordt bij schippers in het vooronder gestapt om te luisteren of er een motor loopt, er wordt aan de uitlaatpijp gevoeld of hij niet warm is. Kortom; een ware jacht op “overtreders”. En dat allemaal, omdat de walbewoners er last van zouden hebben.

Bij een van onze collega’s liep de discussie hoog op, omdat de havendienst vond dat hij maar moest verkassen naar een andere plek, omdat de stroomkast niet werkte, terwijl zijn vrouw in het ziekenhuis lag. De schipper weigerde dit.

Nu blijken (op o.a. de lange steiger) in de Maashaven al maandenlang heel veel stroomkasten niet meer te functioneren. Schippers die erover bellen, krijgen te horen dat de kasten inderdaad kapot zijn en dat is het dan.

Schippers die hierover contact op hebben genomen met het Rotterdams Havenbedrijf wordt verteld dat men, ondanks dat zoveel kasten niet functioneren, geen vrijstelling kan geven van verbod op draaien met de generator. Al die schepen moeten maar “een ander plekje zoeken”. Dat begint aardig op ontmoedigingsbeleid te lijken om nog ligplaats te nemen in de Maashaven.

De ASV heeft hier ook nu weer vragen over gesteld aan de Rotterdamse Haven en de uitleg is dat er modems besteld zijn, waarbij de levertijd heel lang is. Dat is natuurlijk geen argument tegenover de schipper, want men wil niet uitspreken, dat daardoor niet gehandhaafd zal worden.
Ondertussen laten steeds meer schippers zich niet langer wegsturen en naar wij begrepen hebben, is de schipper die niet weg wilde gaan, omdat zijn vrouw in het ziekenhuis lag, ook in het gelijk gesteld. Een compliment aan schippers die voor hun eigen recht op durven komen is hierbij op zijn plaats.

Verder horen wij nog een aantal alarmerende geluiden:
Ons bereikte het bericht dat een schipper merkte dat na 2 uur ingeplugd te zijn, hij al voor duizenden euro’s stroom afgenomen zou hebben. Dat is natuurlijk onmogelijk.

Een andere schipper weet weer te vertellen dat het is gebeurd, dat er opeens 450 volt op de kabels komt te staan, met alle gevaren van dien.

Heeft u ook dat soort zaken aan de hand gehad? Laat het ons weten.

Opmerking n.a.v. de rol van de ASV hierin:
Hoewel de ASV een sociaal-economische organisatie is, waarbij de leden zich vrijwillig inzetten voor een betere positie voor de particuliere binnenvaart, merken wij dat we gedwongen worden meer en meer ons op nautisch-technisch vlak te begeven.

Dat doen wij uit noodzaak, maar de lezer zal begrijpen dat al deze extra taken een enorme belasting zijn voor de denktankleden en bestuur. Dus hoewel we ons best doen, zullen we nooit in staat zijn alles aan te kaarten op de wijze die elke individuele schipper tot tevredenheid stemt. Dat kan ook niet. Het adagium is Schippers voor Schippers, dat betekent dat we het met elkaar voor elkaar doen, op vrijwillige basis met de beperkte mogelijkheden die we hebben.

Het lijkt echter wel, dat hoe meer de ASV doet, hoe meer er verwacht wordt van de ASV, waarbij echter vergeten wordt dat het een vereniging is, waarbij de vrijwilligers keuzes moeten maken. Zij hebben namelijk ook nog gewoon een bedrijf en gezinnen.

Wij hopen dat men daarvoor begrip heeft. Het zou helemaal mooi zijn als meer lezers van facebook zich aan willen sluiten om mee te werken aan een betere, sterkere positie van de particuliere schipper.

Vaarwegversmalling

Vaarwegversmalling Boven-Rijn bij Spijk

Vanaf maandag 3 januari 2022 tot eind september 2022 is de vaargeul in de Boven-Rijn bij het Gelderse Spijk 30 meter smaller in verband met de aanleg van havendammen voor de nieuwe overnachtingshaven. De versmalling is noodzakelijk, omdat werkschepen dan in de vaargeul liggen. De scheepvaart is in die periode verplicht zich aan de stuurboordzijde van het vaarwater te houden en voorbijlopen is niet toegestaan.

De versmalling van de Boven-Rijn vindt plaats tussen kilometer 859,0 en kilometer 860,5. Deze wordt gemarkeerd met 7 boeien en aangekondigd met bebording ter hoogte van kilometer 858 aan één zijde en bij 861,5 aan beide zijden. De werkzaamheden aan de havendammen staan gepland tot eind september 2022. Daarna is de vaargeul naar verwachting weer volledig bevaarbaar.

Verdere planning
De aanleg van de overnachtingshaven bij Spijk verloopt voorspoedig. Na het voorbereidende werk van afgelopen jaar krijgt de overnachtingshaven in 2022 steeds meer haar definitieve vorm. Heel 2022 staat in het teken van grondwerkzaamheden aan de Spijksedijk, het maken van de havendammen en het havenbassin. De aanleg van het havenbassin zal tot in de eerste helft van 2023 duren. Voor de rest staat 2023 in het teken van de afbouw van de haven. Dan worden onder andere de steigers en de radarmast geplaatst. Naar verwachting is de overnachtingshaven Spijk eind 2023 open voor de scheepvaart.

Overnachtingshaven Spijk
Rijkswaterstaat legt in de Beijenwaard bij Spijk een overnachtingshaven aan voor binnenvaartschippers. Naast 50 reguliere ligplaatsen komen er 2 ligplaatsen voor duwschepen met duwbakken en speciale ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke ladingen. Ook komen er voorzieningen voor de scheepvaart, zoals een auto-afzetsteiger, parkeerplaatsen en walstroom.
Meer informatie over het project is te vinden op de projectpagina Boven-Rijn: aanleg overnachtingshaven Spijk.

Smart-shipping

Smart shipping

Op 11 januari 2022 vond er een symposium plaats over Smart Shipping.

Aan ons (David Twigt en Sunniva Fluitsma) die namens de ASV aanwezig waren, is gevraagd om eventuele reacties die meegenomen zullen worden in de uiteindelijke verslaglegging.

Wat is Smart shipping?
Smart shipping is een breed begrip. In dit onderzoek van Panteia ging men ervan uit dat smart shipping betrekking heeft op het automatiseren van (aspecten van) het vaarproces. De mate van automatisering kan daarbij variëren. Voor een indeling in verschillende niveaus wordt aangesloten bij internationaal gangbare niveaus. De CCR heeft in 2018 de eerste internationale definitie van automatiseringsniveaus aangenomen, waarbij een zestal niveaus van automatisering wordt benoemd, variërend van niet geautomatiseerd (niveau 0) tot volledig geautomatiseerd of autonoom (niveau 5).

Smart shipping grijpt in op vaartaken. De vaartaken verschillen in complexiteit, waardoor er ook verschil zal zijn in het tempo waarmee instrumenten beschikbaar komen om deze vaartaken te automatiseren. Op hoofdlijnen is daarbij wel een ranking aan te geven, zoals hieronder gepresenteerd voor een zestal vaartaken:

- Voor routeplanning (1) bestaan momenteel al systemen.
- Daarna worden relatief eenvoudige vaartaken, zoals het varen (2) op rechte stukken geautomatiseerd (eerst het varen, daarna ook het passeren en inhalen van andere schepen).
    - Dan volgen (3) het passeren van bruggen en (4) het passeren van sluizen.
- Vaartaken als het (5) varen over vaarwegkruisingen /nevenwater en het (6) het aan- en afmeren volgen in een later stadium. Deze taken zijn het lastigst om te automatiseren.

Achtergrond en doel van het onderzoek (volgens Panteia)

In de huidige maatschappij winnen geautomatiseerde en autonoom werkende systemen snel terrein. Dit geldt ook voor goederenvervoer, waarbij nieuwe concepten, zoals platooning in wegtransport en testen met autonome treinen, hun intrede doen. Verdergaande vormen van automatisering en digitalisering zullen naar verwachting de transportsector in de komende decennia structureel veranderen. Ook in de binnenvaartsector worden systemen ontwikkeld gericht op geautomatiseerd en autonoom varen, hierna te noemen “smart shipping”. Doel van dit onderzoek is een zo concreet mogelijk antwoord op de volgende vragen rond smart shipping te formuleren:

- Waarin moet bij de introductie van smart shipping worden geïnvesteerd en wat levert dit op voor de maatschappij? Wat is de verwachte omvang van die investeringen?
- Waardoor veranderen kosten en opbrengsten in de binnenvaart door de komst van smart shipping? Hoe zijn deze kosten en baten te kwantificeren en komen deze effecten bij een bepaalde doelgroep terecht?

Naast deze hoofdvragen zijn ook de volgende concrete onderzoeksvragen van belang:

- Hoe kan de introductie van smart shipping plaatsvinden? Wat mogen we verwachten van het aanpassingsvermogen van de binnenvaart?
- Is het waarschijnlijk dat er modal shift optreedt als gevolg van smart shipping? Heeft smart shipping gevolgen voor de verdeling van goederen binnen de modaliteit binnenvaart?
- Hoe kan smart shipping de Nederlandse scheepsbouw versterken?

Algemene opmerkingen vanuit de ASV over het symposium

- **Informatie te laat**
  De ASV kreeg pas een dag voor het symposium het stuk van Panteia (153 pagina’s). Dat is natuurlijk veel te laat om het goed voor te kunnen bereiden. Als men wil dat we echt goed meepraten, moet men ons ook de mogelijkheid geven ons terdege voor te bereiden. Dat is m.i. niet gebeurd.
- **Alweer (bijna) zonder de eindgebruikers van het product: de schippers**
  Bij dit overleg waren velen aanwezig maar de eindgebruiker, de schipper, degene die input kan geven over hoe dat ervaren zou kunnen worden, delft in aanwezigheid wederom het onderspit. Er wordt weer over de sector, over de schipper gesproken, maar niet/nauwelijks met de schipper. Dat is een gemiste kans. Zo zijn er veel aannames (zie verderop in dit stuk) die door de gemiddelde schipper onmiddellijk onderuit gehaald zullen worden als niet-realistisch of simpelweg onwaar. Het lijkt wel of men bang is dat als de gebruikers zelf aan het woord komen, de ontwikkeling tegengehouden wordt en men dat niet wil. Als we zo met elkaar omgaan, komt er niets tot stand.
- **Top-down benadering in plaats van bottom-up**
  Er wordt van alles voor de gebruikers, de schippers, bedacht wat dit soort ontwikkelingen betreft waarbij er vergeten wordt eens gewoon aan de schippers te vragen: in welke zin zou u baat hebben bij welke ontwikkeling richting smart shipping/automatisering? Ongetwijfeld zou dan de ontwikkeling een goede input kunnen krijgen en zullen er ideeën zijn die wellicht mogelijkheden opleveren. Voorbijgaan aan die mogelijke input en alvast bedenken wat er met de smart shipping schepen gedaan zou kunnen worden, is een brug te ver.
- • Werkgroepen weinig zinvol
  Een werkgroep waarbij men gaat bespreken wat er nodig is om schepen zelfstandig in sluizen te laten vastmaken, is wel erg ver voor de troepen uitlopen. Bovendien is dit zo technisch dat je daar specialisten voor aan het werk zou moeten zetten. Nog los van het feit dat men voorbij lijkt te gaan aan hoe het werkt in sluizen, waarbij schepen ingedeeld worden op afmetingen en er dus niet altijd aan de wal vastgemaakt wordt, maar soms ook bij een ander schip. Als er dan gezegd wordt, dat er maar stewards op de wal klaar moeten staan, dan weten we allemaal wel dat niemand dit verhaal serieus kan nemen. Dit is erg demotiverend.
- **Kans gemist op een zinvol symposium**
  Het valt op dat de aannames van Panteia in een aantal gevallen al bij de eerste vraag niet meer vol te houden zijn. Dan is dit rapport drijfzand waarop een symposium gebouwd wordt. Maar er zijn nogal wat mensen die hier tijd voor vrijgemaakt hebben. En wat heeft het nu opgeleverd? M.i. bijzonder weinig. Het was toch vooral

een presentatie en een verkooppraatje, meer dan samen kijken welke ontwikkeling we nu eigenlijk zouden willen en zinvol vinden. Ik vind dat de vraag om een bedrijf stil te leggen om aan dit symposium deel te nemen meer zou moeten opleveren, dan zoals ik het ervaren heb.

Aannames die discutabel zijn:
De ASV ziet weer allerlei aannames waar we onze vraagtekens bij zetten en opmerkingen over hebben.

Hoewel er al direct bij de aanvang van het symposium aangegeven wordt dat enkele aannames discutabel zouden kunnen zijn, worden die aannames nergens ter discussie gesteld, anders dan door aanwezigen, zoals ondergetekende.

Er wordt dus van een "waarheid" uitgegaan die bepaald is door Panteia, niet door de stakeholders. Wij betwisten die waarheid op meerdere punten. Enkele voorbeelden:

Opmerkingen ASV over de genoemde Knelpunten voor Smart Shipping (volgens Panteia):

- **Knelpunt: Weerstand van de binnenvaartsector tegen nieuwe concepten.**
  ASV: Weer wordt de binnenvaartsector weggezet als niet-willers om maar meteen alle argumenten tegen smart shipping vanuit de sector onderuit te halen. Als men om zich heen kijkt, ziet men dat de binnenvaartsector constant innoveert waar het mogelijk is. Maar de sector is wars van oneerlijke concurrentie, zoals we hebben gezien met de bakjes van Weyts en andere projecten. En dat lijkt ons meer dan logisch. De sector is niet automatisch tegen nieuwe concepten en het is bijzonder betreurenswaardig dat Panteia de sector zo wegzet. Dan staan we (de binnenvaartsector) in gesprekken op voorhand op een 1-0 achterstand. Waarbij de ASV weer tegen kan werpen dat Panteia nogal eens (tegenstrijdige) rapporten schrijft, waarbij het er zelfs op zou kunnen lijken dat wie betaalt, bepaalt wat de conclusies en aanbevelingen zijn. Met die uitgangspunten staan we dan 1-1.
- **Knelpunt: Organisatiestructuur van de binnenvaart, waardoor besparingen beperkt zijn.**
  ASV: Die organisatiestructuur is ontstaan vanwege de lage inkomsten en het niet functioneren van de markt. Waar hieraan gerefereerd lijkt te worden, is het ontbreken van veel rederijen en er in plaats daarvan veel particuliere ondernemers zijn. Dat kun je als een probleem zien, het is gewoon hoe deze markt werkt. Ook samenwerkingsverbanden en dergelijke helpen daar niets aan, die functioneren gewoon als bevrachters, verder niet.
- **Knelpunt: Hoge investeringen voor binnenvaartondernemers in combinatie met een onzekere business case.**
  ASV: Het gaat er vooral om of iets een meerwaarde heeft voor de ondernemer. Zo niet, dan gaat er niemand in investeren. Er moet vertrouwen in een concept zijn. Daar lijkt men helemaal aan voorbij te gaan. Men lijkt ervan uit te gaan dat dit concept van smart shipping de toekomst is, zonder echt te bekijken of dit wel datgene is waar we op in zouden moeten zetten.
- **Knelpunt: De binnenvaart concurreert vooral met zichzelf. Nieuwbouw, smart shipping schepen gaan concurrentie ondervinden van reeds afgeschreven oude schepen.**
  ASV: Een heel gevaarlijke uitspraak en ook zo herkenbaar wat we zien vanuit regelgeving van de CCR, waarbij de bedoeling is dat de oudere en dus alle kleinere schepen verdwijnen. Deze uitspraak ondersteunt dat beleid dat zijn vruchten al afgeworpen heeft: inmiddels is er een tekort aan kleinere schepen, een tekort die smart shipping niet op kan lossen, zeker niet op korte termijn, maar ook niet op langere termijn, gezien het grote vaargebied van juist de kleinere schepen.
- Gebrek aan incentives vanuit verzekeraars.
- **Knelpunt: De opgave voor smart shipping valt samen met een opgave voor vergroening. De vraag is of de binnenvaart beide opgaven tegelijkertijd kan faciliteren.**
  ASV: niet alleen heeft de sector een opgave wat vergroening betreft, men lijkt te vergeten dat de bestaande schepen met terugwerkende kracht aan (140) nieuwbouweisen moeten voldoen, waardoor er al heel wat kleinere schepen verdwenen zijn. De schepen die er nog wel zijn (met een bouwjaar van voor 1976) bestaan alleen nog maar, omdat ze alles hebben gedaan om aan de eisen te kunnen voldoen. Maar we zijn er nog lang niet, wat die nieuwbouweisen betreft, dus die schippers worden gedwongen om enorme investeringen te doen (veelal zinloos overigens) en kunnen dit er zeker niet nog eens bij hebben.

Opmerkingen ASV over genoemde "kansen" voor smart shipping in de binnenvaart

- **Kans: In de transportsector revitalisering van het kleine vaarwegennet.**

ASV: wat een tegenstrijdigheid: "klagen" over het bestaan van afgeschreven oudere schepen: die moeten kennelijk zo snel mogelijk verdwijnen om de weg vrij te maken voor smart shipping. Maar door het verdwijnen van de kleinere schepen (keiharde koude sanering om de weg vrij te maken voor dit soort concepten) worden de vaarwegen juist al te weinig gebruikt. Dat leidt tot nog minder onderhoud en veel stremmingen en sluitingen. Tegen de tijd dat er wel sprake zou kunnen zijn van smart shipping, in de zin van geautomatiseerd varen, zijn deze kleine vaarwegen onbruikbaar. Iets van; oude schoenen niet weggooien voor men nieuwe heeft, waarbij men hierbij door beleid wil afdwingen nieuwe concepten te gebruiken door bestaande concepten het voortbestaan onmogelijk te maken. Zonder enige compensatie natuurlijk. Overigens kon Panteia hier ook geen antwoord op geven tijdens het symposium en werd al direct gezegd dat smart shipping bedoeld was voor grote schepen. Dan is dit argument dus helemaal een niet-valide argument, dat er kennelijk met de haren bijgesleept is.

- Kans: Er is nauwelijks concurrentie van andere transportmodaliteiten, waardoor het voor de binnenvaart wel mogelijk is de slag te maken naar groen én slim.
  ASV: Nauwelijks concurrentie??? De vrachtwagens en het spoor concurreren volop met de binnenvaart. Daarbij wordt het spoor (Betuwelijn) nog steeds dik gesubsidieerd door de overheid en de vrachtwagensector ontzien bij boete en handhavingsbeleid t.o.v. de binnenvaart. Achterstallig onderhoud op de vaarwegen zet de binnenvaartsector op een enorme achterstand tegenover de investeringen bij weg en spoor. De vraag is: wat is nu toch de reden?

Tijdens het symposium

Veiliger?

Tijdens het symposium wordt gesteld dat smart shipping veiliger zou zijn, omdat er minder mensen aan boord zijn waar iets mee kan gebeuren. De ASV heeft gevraagd of verzekeringen het ook allemaal zo veilig vinden, omdat wij er vraagtekens bij hebben. Volgens Panteia is het inderdaad zo dat aan de veiligheid gewerkt moet worden, maar als het niet even veilig is als nu, zou het niet toegestaan moeten worden. Dus kennelijk is dat argument "veiliger" nauwelijks of niet onderbouwd. Dan vragen wij ons ook af: gezien de cijfers van de ongevallen in de binnenvaart waarbij sprake is van persoonlijk letsel,

mogen we toch wel concluderen dat dit een bijzonder veilige branche is. Bovendien heeft Panteia in andere rapporten (op afstand bedienen van kunstwerken) zelf aangegeven dat bedienen op afstand nooit zo veilig is dan in real time aanwezig zijn. Is dat nu opeens anders?

Beter voor het personeel

Men stelt in het symposium dat dit een oplossing zou kunnen zijn voor het personeelsprobleem. Omdat men met een man minder zou mogen varen en omdat een "kapitein" aan de wal dan iedere avond naar huis zou kunnen. Is daar onderzoek naar gedaan? Wat vindt de huidige werknemer in de binnenvaart daarvan? Wij horen ook geluiden dat men dan juist de charme van het varen zal missen. Het zou nog wel eens kunnen dat de "personeelswinst" niet opweegt tegen het "personeelsverlies", doordat het vak aan aantrekkingskracht verliest, als het gaat bestaan uit staren op monitors in plaats van sturen vanuit een stuurhut. Ook de directeur van shipping technology stelt vast dat er de eerstkomende jaren nog gewoon een kapitein aan boord moet zijn. Er kan wel iets minder personeel aan boord zijn, maar de personeelswinst zal niet enorm groot zijn.

Zelfstandig afmerende schepen?

We horen in het symposium over zelfafmerende systemen waaronder spudpalen en zelfgooiende touwen en magneetsystemen. Maar vooralsnog zou het handig zijn als er in sluizen iemand op de wal staat om het schip vast te maken. Daar ga je met je "personeelswinst".

Groener varen?

Dan wordt er gesuggereerd dat schepen hierdoor "groener" zouden varen. De schepen zouden "rechter" varen, rustiger in een sluis komen varen en minder het roer bewegen. Dit is duidelijk niet voorgelegd aan schippers. Als de organisatoren dat zouden hebben gedaan, zouden schippers gewezen hebben op hun aanwezige automatische piloot en op de hoge brandstofprijzen. Bovendien zien we hoeveel apparatuur er ook in de schepen moet zijn om op deze manier te kunnen varen. Men spreekt over magneten die gebruikt kunnen worden bij het aanmeren: hoeveel energie kost dat allemaal?

Seafar: Ontwerpt systemen waarbij de kleinste schepen zoals een spits onbemand kunnen varen. Andere systemen werken met een beperkte crew waarbij de kapitein niet aan boord is, maar in het control centrum. Een van die spitsen vaart rond bij de Schelde. Die spits is gewoon bemand met een kapitein die voor vele tienduizenden euro's aan apparatuur aan boord heeft. Dat is dus een enorme investering en het kost enorm veel stroom (is brandstof).

Conclusie discussie: niet iets door "anderen" opleggen aan een groep die er nauwelijks over mee kan spreken.

Tijdens de discussie in de afzonderlijke werkgroep zouden we moeten bespreken of besturing op afstand nu al veilig kan en dat er daardoor met minder mensen gevaren zou kunnen worden.

Daarbij werd aan de orde gesteld dat er in het rapport erg veel aannames zijn, die heel discutabel zijn. De vraag was: hoe kan het beter? Antwoord: door veel meer schippers te betrekken en niet van bovenaf te roepen dat "we" iets moeten, maar samen met schippers te kijken naar wat iets ons kan bieden. Conclusie vanuit deze werkgroep was, dat het rapport wel erg zwart/wit was en dat het niet zo moet zijn dat iets bedacht door "anderen" opgelegd wordt aan een groep, die er eigenlijk nauwelijks over mee kan spreken.

Wordt vervolgd.
Sunniva Fluitsma

Ligplaatsen

ASV stelt extreme prijsverhogingen havengelden aan de kaak

De ASV heeft geconstateerd dat er een extreme verhoging van havengelden op diverse plaatsen heeft plaatsgevonden.

Daarom heeft de ASV als eerste een brief aan de wethouder verantwoordelijk voor de havengelden van Meppel geschreven.

In die brief schrijven wij:

Wij ontvingen van een lid het bericht dat uw gemeente de prijzen van de havengelden gewijzigd heeft. De stijging is wel tot 64 procent van het tarief ten opzichte van 2021, dus wij kunnen spreken over een buitenproportionele verhoging. Wat de aanleiding van deze verhoging is, is ons niet bekend maar wij concluderen wel dat de tarieven van uw gemeente ver boven die van andere gemeentes liggen.

Ter controle hebben wij een factuur van een schip, dat in 2021 uw haven aangedaan heeft om een lading asfalt te lossen, vergeleken met de tarieven die gelden te lezen in de huidig geldende verordening op de website van de gemeente. In dit geval bleek het nog meer dan de genoemde 64 procent in het artikel te wezen, namelijk 80 procent.

Met deze enorme prijsverhoging geeft uw gemeente een signaal af de binnenvaart niet meer te willen ontvangen. Dit terwijl de overheid in haar beleid de binnenvaart wil stimuleren, aangezien het de milieuvriendelijkste manier is om goederen te vervoeren. Hieraan lijkt uw gemeente geen gehoor te geven.

Naar aanleiding van de doorgevoerde prijsverhoging stellen wij een aantal vragen:

1. *Hoe is de gemeente aan het gestelde tarief gekomen, wat zijn de onderbouwingen?*
2. *Op grond waarvan denkt de gemeente zulke forse prijsverhogingen door te mogen voeren?*
3. *Hoe reageert de gemeente Meppel op de stelling dat ze met de prijsverhoging de omgekeerde modal shift boosteren, terwijl de overheid oproept om juist de binnenvaart te stimuleren met als positieve werking de modal shift?*

Wij vragen u onze vragen te beantwoorden, uw beleid betreft de binnenvaart te herzien en de prijsverhoging van het havengeld terug te draaien.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben van de zienswijze van de particuliere schippers die gebruik maken van uw haven. Mocht u nadere informatie van ons willen ontvangen of in gesprek gaan hierover, dan kunt u natuurlijk altijd mailen naar bovenstaand adres of telefonisch contact opnemen.

Wij zouden het bijzonder op prijs stellen en gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Tot zover de brief

Snel resultaat?

Ons persbericht werd goed opgepakt en, naast het feit dat dit in diverse (digitale) media verscheen, zette weekblad Schuttevaer hier direct een journalist op die vragen ging stellen, maar ook de plaatselijke pers heeft het opgepakt. En bijna per ommegaande ontving de ASV een antwoord van de gemeente: Wij ontvingen al een reactie op de ASV-brief betreffende verhoging havengeld Meppel.

Daarbij werd de ASV bedankt voor het verzenden van deze brief en daarmee het afgeven van dit signaal.
Er wordt bericht dat het erop lijkt, dat er iets fout is gegaan bij het omzetten van de tarieventabel van 2021 naar 2022 waarbij het tarief per ton laadvermogen niet op de normale wijze is geïndexeerd, maar is verwisseld met een ander tarief.

Men heeft ons beloofd om te kijken hoe dit probleem op korte termijn opgelost kan worden en zal ons op de hoogte houden.

Reactie op Facebook
Ook dit bericht werd weer goed gelezen op ASV Facebook waarbij we merken dat er bij meerdere gemeentes sprake is van extreme verhoging van de havengelden.

Ook kwam er betreffende dit geval nog een opmerking van een schipper:
"….Zeker de kade bij op- en overslag Meppel, Kok en het bedrijf wat daar nog naast zit richting de monding is gewoon in een belachelijke staat. Havengeld Meppel was €0,11 x tonnage en nu in 2022 €0,18 x tonnage. Bij de Heus, Agrifirm en de Valk Wekerom is het havengeldvrij. Maar ga je je schip rondgooien en je maakt daarvoor gebruik van de Sethehaven, ben je havengeld schuldig. Je zou dan 2 km achteruit moeten varen naar de Hoogeveense vaart om te keren. Om onder het havengeld uit te komen…..”

En inderdaad: na het weekend ontvingen wij onderstaand bericht:

Geachte,

We hebben vanochtend overleg gehad en hier blijkt inderdaad sprake van een administratieve fout.
Het juiste tarief moet zijn € 0,12 per ton laadvermogen.
Wij hebben de facturen over januari 2022 nog niet verstuurd en zullen deze aanpassen voor ze de deur uitgaan.
Met de schippers die gebruik hebben gemaakt van Connect4shore (voorheen Parkline Aqua) nemen we contact op om de eerdere betalingen te corrigeren.
Wij verwachten dat dit om een beperkt aantal schippers zal gaan.

In algemene zin wil ik nog wel even meegeven dat wij ons volop inzetten voor de ontwikkeling van onze havengebieden en verschuiving van vervoer van land naar water.

In de nieuwe verordening hebben wij daarbij de kortingen op basis van de Green-award ook uitgebreid. Eerst was dit een vaste korting van 6%, deze kan nu oplopen tot 20% voor schepen met een platina-award.

Hopelijk kunt u uw achterban informeren over de uitkomst. Mochten jullie nog een formele reactie op de brief willen ontvangen, dan hoor ik dat graag even.

Antwoord vanuit de ASV:

Hartelijk dank voor uw bericht. Wij zijn blij te horen dat het om een misverstand gaat en het opgelost is/gaat worden. Ook willen wij u danken voor de duidelijke en snelle communicatie en zullen uw bericht delen met onze leden.

Wij hebben nog wel als schippersvereni-

ging een opmerking betreft het ‘keren’ van schepen in uw haven. Wij ontvangen veel berichten van schippers, die verrast zijn over een havengeld factuur alleen omdat ze voor slechts met een gedeelte van hun schip, enkele minuten in het water komen van uw havens tijdens het keren van het schip. Ze maken geen gebruik van de faciliteiten en betreden alleen voor enkele minuten het vaarwater. Vervolgens krijgen zij een factuur ter hoogte van een verblijf voor een week in uw haven. Nu moeten schepen 1,5 kilometer achteruit varen naar de Hoogeveens vaart om daar hun schip te draaien. Ook zien wij in geen enkele andere haven dit soort beleid. De vuistregel is dat je havengeld plichtig bent, als je aanmeert met je schip of goederen overslaat. Wanneer je door het havengebied vaart, is dit vrijgesteld van havengeld (bijvoorbeeld in Amsterdam). Er zijn zelfs havens die als service geen havengeld rekenen wanneer men alleen de haven bezoekt voor personeelswissel of boodschappen doen, als het bezoek niet langer duurt dan 3 uur (bijvoorbeeld Werkendam).

Zou u in uw gemeente hier nog eens naar willen kijken in uw havenverordering?

Nogmaals bedankt voor uw mail en snelle reactie.

Vriendelijke groet,
Ronald Sipsma
Denktanklid ASV

Wordt vervolgd…..

Tholen

Passagiersvaart in Tholen?

De ASV is door leden en de media gewezen op het feit dat de wethouder van de gemeente Tholen inzet op het ontvangen van cruiseschepen in de nabije toekomst.
Rederijen Rivertech/AmaWaterways en Boat Bike Tours hebben interesse getoond om Tholen als aanlegplaats te gebruiken voor riviercruises. De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging), als de belangenvereniging van de particuliere binnenvaart, heeft aan de wethouder gevraagd wat daarvan de consequenties (kunnen) zijn voor de beroepsvaart, die op dit moment gebruik maakt van de haven. We hebben begrepen dat er wel contact is met BLN-Schuttevaer hierover, maar hebben erop gewezen dat BLN-Schuttevaer geen mandaat heeft om namens de ASV te spreken.

De ASV heeft aan de wethouder laten weten dat wij met Rijkswaterstaat in overleg zijn, juist omdat er een tekort is aan goede ligplaatsen en ligplaatsvoorzieningen (zoals de auto-afzetsteigers) voor de binnenvaart, waarbij we begrip vroegen voor het feit dat wij alert zijn als we dit soort berichten horen. Moeten wij vrezen voor afname van ligplaatsen en/of de auto-afzetsteiger, was onze vraag?

De wethouder stelde ons (voorlopig) gerust met de woorden:
“Zonder in detail te willen en kunnen treden kan ik wel aangeven dat ook wij het belang zien van behoud van bestaande aanlegplekken binnenvaart. Momenteel zijn nog niet zover dat er een definitieve locatie in beeld is.”

Op donderdag 13 januari 2022 vond een proefvaart plaats wat deel uitmaakt van het onderzoekstraject waarin door gemeente, rederijen en Rijkswaterstaat gezamenlijk gekeken wordt naar de kansen, mogelijkheden en onmogelijkheden van een dergelijke wens.

Wij begrijpen van Rijkswaterstaat dat het niet de bedoeling is dat bestaande ligplaatsen voor de binnenvaart opgeofferd zouden worden.
Wel is het streven van de gemeente Tholen om gebruik te kunnen maken van een aanlegsteiger waar aan beide zijden aangemeerd kan worden.

Inmiddels hebben we begrepen dat de proefvaart goed verlopen is – het schip kon manoeuvreren en aanleggen – maar dat dat niet betekent dat daarmee de plannen rond zijn. De rederijen zullen hun bevindingen terugkoppelen aan de moederbedrijven, terwijl Rijkswaterstaat en gemeente Tholen zich buigen over de mogelijkheden en onmogelijkheden. Zaken die dan nog moeten gebeuren zijn: baggerwerkzaamheden in de Thoolse haven, een vergunningentraject voor walstroom opstarten en alternatieve stroomvoorzieningen verkennen.

Bij de (verdere) beoordeling is Rijkswaterstaat ook betrokken en men heeft ons gezegd dat RWS daarbij uiteraard goed de belangen voor vlot en veilige scheepvaart (in brede zin) in zal brengen en bewaken!

Op de website van de gemeente Tholen staat een artikel waaruit duidelijk wordt dat de beoogde plek verderop in de haven ligt, dus niet op de ligplaatsen in de vluchthaven.

Tweede proefperiode “langer liggen”

Ligplaatsenbeleid Rijkswaterstaat en ontheffingsaanvraag

Verslag van het overleg met Rijkswaterstaat over ligplaatsenbeleid op 12 januari 2022.

Aanwezig waren vanuit de ASV: Sunniva Fluitsma (en David Twigt) en Machiel Smitsman

Belangrijkste bespreekpunt was de uitkomst van de proefperiode langer liggen en doorkijk hoe verder.
Daarnaast is nog kort toelichting gegeven op de afwijzing van de ontheffingsaanvraag.

- Ontheffingsaanvraag

Te beginnen bij dit laatstgenoemde punt. Dit gaat over een schip dat 3 cm. te breed is t.o.v. de nu geldende norm. De inspanning en toelichting wordt gewaardeerd en geeft voldoende achtergrond bij de reden waarom nu niet tot ontheffing wordt overgegaan. Al valt wel op dat voor de onderbouwing daarvan volstaan wordt met een verwijzing naar de nu geldende norm “als maximale grens beoordeeld” in plaats van inhoudelijke argumenten (terwijl een ontheffing naar zijn aard juist gaat over afwijken van de norm). Gevraagd is om de inzichten van de schippers ook goed mee te nemen in het in 2022 uit te voeren Mirt-onderzoek naar ontheffingen in de

Zuid-Nederlandse kanalen (zie toelichting in bijlage).
Afgesproken is dat het aanbod om mee te varen op de Rosalinde om proefondervindelijk gevoel te krijgen bij de 3cm extra, mede daarom, wordt doorgegeven aan de projectleider van het Mirt-onderzoek naar ontheffingen in de Zuid-Nederlandse kanalen. De afspraak is ook dat mocht de schipper van de Rosalinde die de aanvraag gedaan heeft, nog meer toelichting willen op de afwijzing, hij dit zelf met RWS Zuid-Nederland (vergunningenloket) op neemt.

Nb. Na dit gesprek heeft er nog een mailwisseling plaatsgevonden tussen de betreffende schipper en Rijkswaterstaat. Zie deze nieuwsbrief.

Tweede proefperiode 'langer liggen'
Van 1-9 tot 1-12-2021 startte Rijkswaterstaat de 2e fase van de proef voor het langer liggen op ca. 20 (clusters van) 3x24 uurs-ligplaatsen. Schippers mochten opnieuw op een geselecteerd aantal RWS-locaties ligplaats nemen met een maximum van 14 dagen. Deze keer was dat ongeacht eventuele reden of omstandigheden; de langere ligtijd hoefde dus, in tegenstelling tot de eerste proef, niet langer Corona-gerelateerd te zijn. Een veilige en efficiënte doorgaande vaart blijven ook in deze tweede proefperiode de leidende uitgangspunten bij de beoordeling van de aanvraag.
Ook is er deze proef vooraf meer en breder gecommuniceerd t.b.v. de bekendheid.

Hoofdlijn uitkomsten
- Er is slechts heel zelden gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot langer liggen
- Als dit wel het geval was, dan werd er meestal tot 6 à 7 dagen gelegen
- Sowieso was de bezetting op de meeste geselecteerde plekken laag
- De scheepvaart kende tijdens de proefperiode een drukke tijd qua vervoersbewegingen

2-Geselecteerde ligplaatsen

Proefplek voor langer liggen dan 3x24 uur van 1 september tot 1 december 2021, maximaal 14 dagen	
Zuid-Willemsvaart	-Zuid-Willemsvaart na Veghel tot aan de Belgische grens
Wilhelminakanaal	-Dongen: nabij zwaaikom thv kamer 21 -Oirschot: kamer 45
Diverse sluizen op/nabij de Maas	-Sluis Panheel: -Sluis Panheel: Beneden sluis - rechter oever 1(ONP) -Sluis Panheel: Beneden sluis - linker oever 1 (ONP)
	-Born: -Berghaven Noord- en Zuidoever -Sluis born: Beneden west sluis - linker oever
	-Maasbrachthaven: -Maasbracht: Oost - Ligplaats 3 (ONP)
	-Roermond Boven sluis Linkeroever (WP): bij de deurenwerkplaats
Tholen	-Vluchthaven 4 (plus dubbel liggen toegestaan) In Tholen is langer liggen altijd al toegestaan tegen een relatief laag bedrag aan liggeld. Dit blijft ook tijdens de proef het geval. Wel is er met de toestemming voor dubbel liggen in vluchthaven 4 een uitbreiding voor langer liggen gecreëerd. In de eerste periode van de proef vinden er nog onderhoudswerkzaamheden plaats. Net zoals bij oa. Hansweert worden in Zeeland momenteel ligplaatsen opgeknapt.
Kanaal Gent-Terneuzen	-Kegelkade Sas van Gent 120m westzijde 4 -Kanaal van Gent naar Terneuzen westzijde 3 De volgende plek vervalt ivm schade aan deze ligplaats: -150 meter Sas van Gent, buitenkant zijkanaal H, voor de museumhaven, uitbreiding naar 2 breed tot een lengte van 135 meter
Lemmer-Delfzijl (Groningen)	-Bloemhof, locatie Overschild
Lemmer-Delfzijl (Friesland)	-Irnsum, Rechteroever
Ramspol	-Ligplaats Ramspolbrug 2 (oostkant brug),
Nijkerk	-Ligplaats Nijkerkerkersluis West -Ligplaats Nijkerkerkersluis Oost

Deze plekken zijn tot stand gekomen op basis van suggesties sector (waar kan volgens hen langer liggen geen kwaad de zin van hinder voor nachtrust nemende passanten) en data-analyse hierop door de ligplaatsbeheerder RWS. Op basis van historische bezettingsdata en kennis van lokale beheerders bleek hier geen hoge bezetting.

3

Deze plekken zijn tot stand gekomen op basis van suggesties sector (waar kan volgens hen langer liggen geen kwaad in de zin van hinder voor nachtrust nemende passanten) en data-analyse hierop door de ligplaatsbeheerder RWS. Op basis van historische bezettingsdata en kennis van lokale beheerders bleek hier geen hoge bezetting.

Hoe verder!?
Het Ministerie gaat op basis van de uitkomsten kijken of en waar er (nog meer) "structureel" iets langer gelegen kan worden dan 3x24 uur. Structureel tussen aanhalingstekens om dat te allen tijde situationeel terug moet kunnen worden gegaan naar de huidige situatie. Bijvoorbeeld als er door omstandigheden wel weer een toename van de kortstondige, overnachtingscapaciteit nodig is.

Als volgt besproken in het overleg:
- De ligplaatsenproef

Net zoals in de eerste proef is er weinig gebruik gemaakt van het langer liggen (zie resultaat proef in bijlage).
Voor beide periodes geldt dat er geen probleem lijkt te zijn ten aanzien van:
- het in de weg liggen van passanten (de proef-ligplaatsen hebben nl. sowieso lage bezetting)
- de behoefte aan/noodzaak tot langer liggen. Die behoefte lijkt nauwelijks aanwezig te zijn.

Een aantal punten worden besproken n.a.v. de proef:
- De proefplekken liggen niet altijd daar waar de behoefte aan langer liggen het grootst is. Op die laatstgenoemde plekken is de behoefte aan ruimte voor passanten die rusttijd nemen nu eenmaal ook groot oftewel; juist op die plekken is de noodzaak om de ligtijd te beperken vaak ook relatief groot.
- De proefperiodes vonden beide plaats in een periode dat de schepen "het water dun varen" vanwege de grote behoefte aan vervoerders. Dit is mooi voor de schippers, maar je kunt je afvragen of hetzelfde beeld ontstaat op de proefplekken in minder gunstige tijden.
- De proef lijkt uit te wijzen dat je op flink aantal van de onderzochte plek-

ken onnodig 3x24 uur hanteert, omdat er op die plekken geen duidelijke schaarste aan ligplaatsen is gebleken.
- Er is afgevraagd in welke mate de 3x24 uurs bordjes –die om praktische redenen niet waren verwijderd- toch niet nog een psychologische barrière zijn geweest om langer te blijven liggen (ondanks de brede communicatie) en waardoor het beeld mogelijk nog steeds niet helemaal representatief is. Zou je daarom niet toch nog een proefperiode moeten doen waarbij je de bordje afdekt? De vraag hierbij is overigens ook of een mogelijk toch nog iets hoger aantal langliggers op deze locaties veel verschil zal maken/relevant is voor het vervolg (de mogelijke maatregelen)?

Ten aanzien van de oplossing en als input voor de vervolgstap zijn 2 kanten van benaderen besproken:
- als er geen probleem is/ontstaat (punt a en b), moet je dan wel een 3x24 uur-regime op die plekken zetten? Wat is de noodzaak? Waarom niet vrijgeven voor langer liggen?
- Omgekeerd geredeneerd, als er geen duidelijke behoefte is aan langer liggen (punt b), waarom het dan niet gewoon laten zoals het nu is? Mede tegen de achtergrond dat aanpassingen nogal wat voeten in aarde hebben, met name juridisch. Hierbij speelt ook dat door veranderende omstandigheden de 3x24 uurs op een gegeven moment wel weer nodig kan zijn.

Bij dit laatste punt speelt ook dat menig RWS'er zegt: "Wat is het probleem? Als er wat langer gelegen moet worden, vinden we altijd wel een oplossing". Dit wordt wel beaamd, maar dit is nu zeer regio- en persoonsgebonden wat er wel en niet mogelijk is en zeker geen gemeengoed!

Kortom
De kern is eigenlijk de behoefte aan meer flexibiliteit (d.w.z. op een RWS brede eenduidige/herkenbare manier): we zijn het eens dat op plekken waar de ruimte voor langer liggen er is, deze ruimte geboden moet kunnen worden. 3x24 Uur is immers geen doel op zich, maar een middel om voldoende plekken voor de wettelijke rusttijden te borgen. Tegelijk, daar waar die ruimte er niet is of waar die er door veranderende omstandigheden niet meer is, ook de mogelijkheid om de ligduur wel te beperken. De manier waarop (het niveau waarop) dit nu geregeld is, maakt het lastig (onmogelijk) om hier snel in te kunnen schakelen.

Nog meer potentiële plekken?
De selectie van huidige 20 (clusters) van ligplaatsen is tot stand gekomen in het heetst van de Coronaperiode en "onder druk en stomend water". Bij het vervolg op de proef kan ook bekeken worden waar er nog meer potentiële plekken zijn, die doorgaans geringe bezetting kennen.
Hierbij kan mogelijk gekeken worden naar de oplossing van de provincie Zuid-Holland op het Merwedekanaal waar aan 1 kant van het kanaal structureel langer liggen gaat worden toegestaan. Op datzelfde kanaal is er ook sprake van een zomerperiode-regeling gedurende welke langer liggen wordt toegestaan. Als voorzet hiervoor wordt Eefde genoemd (daar ziet ASV sinds de tweede kolk een flinke afname van de bezetting) en bij de jachtsluis Volkerak voor de kleinere binnenvaartschepen.

Rijkswaterstaat zal de bevindingen van dit gesprek ook delen met de collega's van RWS die opdracht hebben gekregen om naar lange termijn oplossingen te kijken.

Verkeersbesluit Merwedekanaal

Voorbereiding aanpassing Verkeersbesluit Merwedekanaal

Zuid-Holland heeft het op zich genomen om te kijken op welke manier men met het ligplaatsbeleid in het Merwedekanaal meer tegemoet kan komen aan de wensen van de binnenvaartsector. Daarbij heeft men een voorstel voorgelegd aan de ASV.
De ASV heeft een reactie gegeven op het voornemen om het bestaande verkeersbesluit voor het Merwedekanaal aan te passen. Zuid-Holland heeft de reacties verwerkt en gaat de komende periode het concept besluit opstellen en de verdere afstemming met de gemeenten organiseren.

Algemeen
- Met het aanpassen van het verkeersbesluit wordt invulling gegeven aan het voornemen om vraag en aanbod van ligplaatsen beter op elkaar aan te sluiten. Onze gedeputeerde is voorstander van het toepassen van drie verschillende regimes op het Merwedekanaal. Al deze locaties zijn in beginsel bestemd voor de actieve beroepsvaart, zodat in de behoefte van deze schippers wordt voorzien. Het huidige besluit (7x24 afmeren in de ligplaatsvakken) blijft het uitgangspunt. Op een aantal plekken wordt hiervan afgeweken, zodat schippers die langer willen (of moeten) afmeren daar ook ruimte voor hebben.
- Op één locatie wordt een uitbreiding van een ligplaatsvak beoogd (Handelskade te Gorinchem). Hier is medewerking van de gemeente voor nodig. De verkenning hiervoor is gestart, maar de gemeente heeft nog geen standpunt ingenomen.
- Met dit verkeersbesluit wordt afgeweken van het huidige (uniforme) ligplaatsenregime. Afgesproken is dat na enige tijd een evaluatie plaatsvindt om te kijken of de wijzigingen het gewenste effect hebben.

Specifiek n.a.v. de reactie van de ASV
- **ASV:**

Er is in dit voorstel 1 plaats om onbeperkt te mogen liggen (na toestemming). Dat is bij Vianen. Wij vinden het fijn dat er een plek voor bedacht is, maar zouden graag zien dat aan beide uiteinden van het Merwedekanaal zo'n ligplaats zou zijn. Dus ook in Gorkum. Volgens ons zou dat bijvoorbeeld kunnen op de plaats waar de uitbreiding van de Handelskade bedacht is.

Provincie Zuid-Holland:
Of de uitbreiding van Gorinchem gerealiseerd kan worden, is nog afhankelijk van het standpunt van de gemeente. Vooralsnog zijn wij niet voornemens om in Gorinchem ook een locatie voor 'onbeperkt afmeren' aan te wijzen. Maar als een schip door bijvoorbeeld een acute medische oorzaak in Gorinchem moet blijven liggen, dan zullen we altijd kijken op welke manier we daar een oplossing voor kunnen bedenken. Zodra hiervan een melding wordt gedaan bij de bediencentrale of ons klant contactcentrum kunnen we besluiten om vanwege bijzondere omstandigheden een uitzondering te maken.

- **ASV**

Daarbij aansluitend: er liggen ook weleens schepen van 11m. Dat mag. Maar dubbel liggen mag niet. Volgens ons gaat het alleen om de breedte die aangehouden

moet worden. Dus als 11 meter maximaal is dan zouden twee schepen van 5.10 meter breed bij elkaar opzij kunnen liggen. Bijvoorbeeld ook op die nieuwe plek bij de Handelskade waar het breder is.

Provincie Zuid-Holland:
Aangezien er in de regel altijd ruimte is in de ligplaatsvakken om af te meren, schatten wij in dat de noodzaak om dubbel af te meren momenteel niet of nauwelijks aanwezig is. In het geval dat bijvoorbeeld de sluis in storing staat of een andere calamiteit kan het bedienend personeel altijd toestemming geven aan schippers om dubbel af te meren. Dan kan ook bepaald worden op welke locaties dubbel wordt afgemeerd en door welke schepen (i.v.m. de breedte). Nu dubbel afmeren standaard toestaan kan ook een onduidelijk beeld geven m.b.t. de benodigde scheepvaartborden. Want niet alle schepen zullen dubbel mogen/kunnen afmeren.

- **ASV**

Wij hebben in de afgelopen jaren nooit gemerkt dat er een ligplaatsprobleem was bij Gorkum, ook niet toen iedereen min of meer onbeperkt mocht liggen. Daarom denken wij dat aan beide zijden van het Merwedekanaal (door de Concordiabrug vanaf Gorkum) een periode van 3 weken zonder problemen aangehouden zou kunnen worden. Dus ook aan de kant van de begraafplaats en school. Gezien de ervaringen moet dat geen problemen opleveren (in het voorstel is het daar 1 week en aan de overkant 3 weken).

Provincie Zuid-Holland:
Voorlopig wordt vastgehouden aan een beperkt aantal locaties waar 3 weken afmeren is toegestaan. Het klopt dat de afgelopen periode het langer dan 7 dagen afmeren niet of nauwelijks problemen heeft opgeleverd. Maar dat was ook een periode waarin het aantal scheepvaartbewegingen op het kanaal beperkter was. Als vaarwegbeheerder willen we vooral de actieve scheepvaart faciliteren. Het afmeren langer dan 7 dagen zal naar onze verwachting een uitzondering zijn. De meeste schippers kunnen met een ligplaatsduur van maximaal 7 dagen ook goed uit de voeten, is onze ervaring.

- **ASV**

Die extra auto afzetplaats kan makkelijk zijn. Vooral voor de schepen die bij de asfaltmolen in Hoogblokland moeten lossen.

Provincie Zuid-Holland:
Dit gaan we meenemen en verder onderzoeken.

De ASV waardeert het bijzonder dat provincie Zuid-Holland haar best doet om te kijken wat er mogelijk is om tegemoet te komen aan onze vragen rond het ligplaatsbeleid. We gaan ons best doen de provincie te overtuigen van de mogelijkheden die er zijn, waarbij er (nog) meer mogelijkheden komen voor de binnenvaart zonder dat dat leidt tot overlast, onveilige situaties of belemmeringen voor het vaarverkeer.

Verbod ligplaats nemen overdag in haven van Haaften

Ons bereikte eind januari het bericht dat schepen vanaf 4 februari niet langer overdag mogen liggen in de haven van Haaften.

Er komt dan ook een bord te staan voorzien van een verkeersteken E. 5 bij de ingang van overnachtingshaven Haaften met een onderbord met de tekst: geldt alleen aan de steigers, op werkdagen tussen 18.00 – 08.00 uur en in het weekend.

Met dit verkeersbesluit geeft de Staat invulling aan de opgelegde maatregel om bij de ingang van de overnachtingshaven Haaften een zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven te plaatsen. Met dit bord moet worden bereikt dat beroepsschippers gedurende werkdagen overdag niet in de overnachtingshaven blijven liggen. Het bord zal het bestaande bord met de tekst “ligtijd maximaal 3 x 24 uur” vervangen.

Toelichting: puntsgewijs de essentie van de uitspraak van de Hoge Raad en van het daaruit volgende verkeersbesluit.
Uitspraak Hoge Raad inzake Overnachtingshaven Haaften dd 03-12-2021:

- Eiser is in het gelijk gesteld; er mag doordeweeks overdag, tussen 08:00 – 18:00 uur, geen ligplaats worden genomen
- De Staat heeft geen mogelijkheid meer om hiertegen in beroep te gaan
- Vanaf 4 februari 2022 treedt het verkeersbesluit in werking
- Beroep aantekenen tegen het verkeersbesluit dient binnen 6 weken te gebeuren maar heeft GEEN opschortende werking!
- Eiser is voorlopig niet in het gelijk gesteld inzake het verwijderen van de 4 meerpalen
- Eiser mag dit tot uiterlijk 3 december 2022 aankaarten bij de rechtbank in Amsterdam

Wat nog mogelijk is: schippers kunnen (individueel) nog een verzoek doen bij de voorzieningenrechter om een voorlopige voorziening te bewerkstelligen. Dat zou eventueel wel een opschortende werking kunnen hebben.

Geschiedenis van deze maatregel:

Op 21 januari 2020 heeft het Gerechtshof Den Haag bepaald dat de Staat maatregels zoals vermeld in een eerder vonnis van de rechtbank Den Haag van **27 november 1996** moet nemen, op straffe van een dwangsom.

Met dit verkeersbesluit geeft de Staat invulling aan de opgelegde maatregel om bij de ingang van de overnachtingshaven Haaften een zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven te plaatsen. Met dit bord moet worden bereikt dat beroepsschippers gedurende werkdagen overdag niet in de overnachtingshaven blijven liggen. Het bord zal het bestaande bord met de tekst “ligtijd maximaal 3 x 24 uur” vervangen.

Op 20 februari 2020 nam hoofd afdeling Vergunningverlening, Rijkswaterstaat Oost-Nederland namens de Minister een verkeersbesluit met dezelfde strekking, dat hij op 24 juli 2020 weer heeft ingetrokken.

De reden voor deze intrekking was dat de eigenaar van de overnachtingshaven, Kerkewaard B.V., had aangegeven de executie van het arrest van het Gerechtshof Den Haag te zullen opschorten en de Staat niet te zullen dwingen tot het plaatsen van het bord met een nieuwe tekst, totdat de procedure waarin de Staat cassatieberoep had ingesteld tegen het arrest van het Gerechtshof in Den Haag, was afgerond.

Het cassatieberoep is op 3 december 2021 tot een einde gekomen bij arrest van de Hoge Raad. Het cassatieberoep is verworpen ten aanzien van het onderwerp van de ligduur van de schippers in de overnachtingshaven.

Dat houdt in dat de Staat de nodige maatregelen moet nemen om te voldoen aan zijn inspanningsverplichting zoals vastgelegd in het vonnis van de Rechtbank van 27 november 1996, dat bekrachtigd is door het Gerechtshof en dus onherroepelijk is.

Motivering
Overnachtingshaven Haaften, gelegen aan de rivier de Waal, is gelegen in een waterperceel dat in eigendom is van de besloten vennootschap Kerkewaard B.V. De overnachtingshaven maakt deel uit van een grotere plas water en ligt in het zuidelijk deel ervan. Op dit zuidelijke deel is een zakelijk gebruiksrecht (de erfdienstbaarheid) verleend aan de Staat als heersend erf ten laste van Kerkewaard als dienend erf met het oog op de aanleg en instandhouding van een overnachtingshaven. Bij de toegangsgeul naar de haven staat vanaf de jaren ‘80 van de vorige eeuw een bord met de tekst ”Overnachtingshaven Haaften” met daaronder een kleiner bord met de tekst “ligtijd maximaal 3 x 24 uur”, conform artikel 14.11, eerste lid 1 onder g van het Rijnvaartpolitiereglement 1995

De Staat is gehouden de maatregels zoals vermeld in een eerder vonnis van de rechtbank Den Haag van 27 november 1996 te nemen. Dit heeft het Gerechtshof Den Haag op 21 januari 2020 bepaald, op straffe van een dwangsom van 1.000 euro per dag ingaande op 21 februari 2020.

De ‘maatregels’ zijn als volgt verwoord in het vonnis van de rechtbank van 27 november 1996 (rechtsoverweging 24): “(…) De rechtbank heeft in het tussenvonnis van 24 februari 1993 overwogen dat de Staat maatregels dient te treffen teneinde te bereiken dat beroepsschippers gedurende werkdagen overdag niet in de overnachtingshaven blijven liggen. De Staat heeft hier een inspanningsverplichting. Hij dient op deugdelijke wijze de beroepsvissers (bedoeld is: beroepsschippers, toevoeging hof) te informeren, de denken valt aan een publicatie tenminste eenmaal per jaar in een of meer door beroepsvissers (idem) gelezen periodiek(en), het plaatsen bij de ingang van de haven van een behoorlijk zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven, het regelmatig controleren van de haven en het optreden tegen “overtreders”, na van Kerkewaard c.s. een klacht te hebben ontvangen. (…)” Aan het vonnis heeft de Staat tot op heden geen uitvoering hoeven geven; de executie werd opgeschort totdat de Hoge Raad arrest heeft gewezen in het cassatieberoep. Na het arrest heeft Kerkewaard bij brief van 11 januari 2022 aangegeven vast te houden aan executie van het vonnis van de rechtbank. Met dit verkeersbesluit geeft de Minister invulling aan de genoemde inspanningsverplichting om bij de ingang van de overnachtingshaven Haaften een zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven te plaatsen.

Zienswijzen/overleg
Bij de voorbereiding van het besluit zijn geen zienswijzen gevraagd aan of is overleg gevoerd met belanghebbenden, zoals de beroepsschippers, omdat eventuele reacties niet kunnen leiden tot een ander verkeersbesluit.

Besluit
Gelet op de bepalingen van de Scheepvaartverkeerswet, het Rijnvaartpolitiereglement 1995, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en de hierboven vermelde overwegingen besluit ik tot het plaatsen van een verkeersteken

E.5 bij de ingang van overnachtingshaven Haaften met een onderbord met de tekst: geldt alleen aan de steigers, op werkdagen tussen 18.00 – 08.00 uur en in het weekend.

Bezwaar
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit beluit is bekendgemaakt een bezwaarschrift worden ingediend.

Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Rijkswaterstaat Oost-Nederland, afdeling Werkenpakket, Postbus 2232, 3500 GE Utrecht.

In het bezwaarschrift moet in ieder geval het volgende staan:
- naam en adres van de indiener;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de reden waarom bezwaar wordt gemaakt;
- de datum en handtekening.

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking.
Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat het bezwaarschrift in behandeling is. Om dit te voorkomen bestaat de mogelijkheid een verzoek om voorlopige voorziening indienen. Dit kan door de Voorzieningenrechter van de rechtbank in het gebied waar de indiener woont te vragen een voorlopige voorziening te treffen. De rechtbank zal daarvoor griffierecht in rekening brengen. Rechtstreeks beroep: De indiener van een bezwaarschrift kan in zijn bezwaarschrift verzoeken om in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter.

Verkeersbesluit Haaften Kerkewaard

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Verkeersbesluit voor het plaatsen van een verkeersteken E. 5 bij de ingang van overnachtingshaven Haaften met een onderbord met de tekst : geldt alleen aan de steigers, op werkdagen tussen 18.00 – 08.00 uur en in het weekend.

Datum: - 4 februari 2022
Kenmerk: RWS-2022/1680

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Op 21 januari 2020 heeft het Gerechtshof Den Haag bepaald dat de Staat maatregels zoals vermeld in een eerder vonnis van de rechtbank Den Haag van 27 november 1996 moet nemen, op straffe van een dwangsom. Met dit verkeersbesluit geeft de Staat invulling aan de opgelegde maatregel om bij de ingang van de overnachtingshaven Haaften een zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven te plaatsen. Met dit bord moet worden bereikt dat beroepsschippers gedurende werkdagen overdag niet in de overnachtingshaven blijven liggen. Het bord zal het bestaande bord met de tekst “ligtijd maximaal 3 x 24 uur” vervangen.

Op 20 februari 2020 nam ik een verkeersbesluit met dezelfde strekking, dat ik op 24 juli 2020 weer heb ik ingetrokken. De reden voor deze intrekking was dat de eigenaar van de overnachtingshaven, Kerkewaard B.V., had aangegeven de executie van het arrest van het Gerechtshof Den Haag te zullen opschorten en de Staat niet te zullen dwingen tot het plaatsen van het bord met een nieuwe tekst, totdat de procedure waarin de Staat cassatieberoep had ingesteld tegen het arrest van het Gerechtshof in Den Haag was afgerond.
Het cassatieberoep is op 3 december 2021 tot een einde gekomen bij arrest van de Hoge Raad. Het cassatieberoep is verworpen ten aanzien van het onderwerp van de ligduur van de schippers in de overnachtingshaven. Dat houdt in dat de Staat de nodige maatregelen moet nemen om te voldoen aan zijn inspanningsverplichting zoals vastgelegd in het vonnis van de Rechtbank van 27 november 1996, dat bekrachtigd is door het Gerechtshof en dus onherroepelijk is.

Juridisch kader

Op grond van artikel 14.11, eerste lid onder g van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR) is het in de overnachtingshavens te Lobith (kmr 863.400), IJzendoorn (kmr 907.800) en Haaften (kmr 936.000) verboden zonder toestemming van de bevoegde autoriteit:

> g) langer dan 3 opeenvolgende dagen ligplaats te nemen;

Op grond van artikel 2 Scheepvaartverkeerswet (Svw) ben ik bevoegd een verkeersbesluit te nemen.

Op grond van artikel 5 Svw kan ik beslissen een verkeersteken aan te brengen.

In bijlage 7 van het RPR zijn de verkeerstekens van de vaarweg opgenomen. Onder E van deze bijlage staan de aanwijzingstekens (E. 5) met de mogelijkheid deze tekens aan te vullen met borden of opschriften.

Op grond van artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (Babs) mag het bevoegd gezag bij het nemen van een verkeersbesluit uitsluitend gebruik maken van verkeerstekens, zoals opgenomen in bijlage 7 en 8 van het RPR.

Motivering

Overnachtingshaven Haaften, gelegen aan de rivier de Waal, is gelegen in een waterperceel dat in eigendom is van de besloten vennootschap Kerkewaard B.V. De overnachtingshaven maakt deel uit van een grotere plas water en ligt in het zuidelijk deel ervan. Op dit zuidelijke deel is een zakelijk gebruiksrecht (de erfdienstbaarheid) verleend aan de Staat als heersend erf ten laste van Kerkewaard als dienend erf met het oog op de aanleg en instandhouding van een overnachtingshaven. Bij de toegangsgeul naar de haven staat vanaf de jaren ‘80 van de vorige eeuw een bord met de tekst ”Overnachtingshaven Haaften” met daaronder een kleiner bord met de tekst “ligtijd maximaal 3 x 24 uur”, conform artikel 14.11, eerste lid 1 onder g van het Rijnvaartpolitiereglement 1995

De Staat is gehouden de maatregels zoals vermeld in een eerder vonnis van de rechtbank Den Haag van 27 november 1996 te nemen. Dit heeft het Gerechtshof Den Haag op 21 januari 2020 bepaald, op straffe van een dwangsom van 1.000 euro per dag ingaande op 21 februari 2020.
De ‘maatregels’ zijn als volgt verwoord in het vonnis van de rechtbank van 27 no-

vember 1996 (rechtsoverweging 24):

"(…) De rechtbank heeft in het tussenvonnis van 24 februari 1993 overwogen dat de Staat maatregels dient te treffen teneinde te bereiken dat beroepsschippers gedurende werkdagen overdag niet in de overnachtingshaven blijven liggen. De Staat heeft hier een inspanningsverplichting. Hij dient op deugdelijke wijze de beroepsvissers (bedoeld is: beroepsschippers, toevoeging hof) te informeren, de denken valt aan een publicatie tenminste eenmaal per jaar in een of meer door beroepsvissers (idem) gelezen periodiek(en), het plaatsen bij de ingang van de haven van een behoorlijk zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven, het regelmatig controleren van de haven en het optreden tegen "overtreders", na van Kerkewaard c.s. een klacht te hebben ontvangen. (…)"

Aan het vonnis heeft de Staat tot op heden geen uitvoering hoeven geven; de executie werd opgeschort totdat de Hoge Raad arrest heeft gewezen in het cassatieberoep. Na het arrest heeft Kerkewaard bij brief van 11 januari 2022 aangegeven vast te houden aan executie van het vonnis van de rechtbank.

Met dit verkeersbesluit geeft de Minister invulling aan de genoemde inspanningsverplichting om bij de ingang van de overnachtingshaven Haaften een zichtbaar bord met informatie over het gebruik van de haven te plaatsen.

Zienswijzen/overleg

Bij de voorbereiding van het besluit zijn geen zienswijzen gevraagd aan of is overleg gevoerd met belanghebbenden, zoals de beroepsschippers, omdat eventuele reacties niet kunnen leiden tot een ander verkeersbesluit.

Besluit

Gelet op de bepalingen van de Scheepvaartverkeerswet, het Rijnvaartpolitiereglement 1995, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en de hierboven vermelde overwegingen besluit ik tot het plaatsen van een verkeersteken E.5 bij de ingang van overnachtingshaven Haaften met een onderbord met de tekst: *geldt alleen aan de steigers, op werkdagen tussen 18.00 – 08.00 uur en in het weekend.*

Gevolgde procedure

De procedure als bedoeld in afdeling 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht is gevolgd.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
hoofd afdeling Vergunningverlening, Rijkswaterstaat Oost-Nederland
M. Witte

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit beluit is bekendgemaakt een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Rijkswaterstaat Oost-Nederland, afdeling Werkenpakket, Postbus 2232, 3500 GE Utrecht.

In het bezwaarschrift moet in ieder geval het volgende staan:
- naam en adres van de indiener;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de reden waarom bezwaar wordt gemaakt;
- de datum en handtekening.

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat het bezwaarschrift in behandeling is. Om dit te voorkomen bestaat de mogelijkheid een verzoek om voorlopige voorziening indienen. Dit kan door de Voorzieningenrechter van de rechtbank in het gebied waar de indiener woont te vragen een voorlopige voorziening te treffen. De rechtbank zal daarvoor griffierecht in rekening brengen.

Rechtstreeks beroep
De indiener van een bezwaarschrift kan in zijn bezwaarschrift verzoeken om in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter.

Overleggen Ministerie I&W

Afwijzing van aanvraag: 3 cm te breed voor Brabantse kanalen

Inleiding
In een overleg op 24 september tussen het Bestuur van de ASV en Rijkswaterstaat (onderdeel Verkeer- en watermanagement, directie Scheepvaartverkeer- en watermanagement) is aandacht gevraagd voor de volgende kwestie:

a. Eén van de ASV leden vaart met een schip van 7.28 m breed, dat niet wordt toegelaten op de kanalen in Zuid-Nederland (met als bestemming Eindhoven, Lieshout en Weert), omdat daar een maximale breedte van 7.25 m is toegestaan.
b. In breder perspectief kwam de vraag aan de orde waarom aldaar de grens, ook met oog op de Modal-shift ambities, niet opgerekt kan worden tot 7.30 m. Hierbij werd door de ASV ook aangehaald “dat op andere plekken in het netwerk niet gekeken wordt op een paar centimeter”.

Dit punt is door RWS Verkeer- en watermanagement onder de aandacht gebracht bij RWS Zuid-Nederland, zijnde de beheerder van de betreffende vaarweg. Hieruit is voortgekomen dat de betreffende schipper een ontheffingsaanvraag bij het hiervoor bestemde loket moet indienen.

Deze aanvraag is vervolgens gedaan en door RWS Zuid-Nederland afgewezen met enkel en alleen een verwijzing naar de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren (cf. wetten.nl - Regeling - Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren - BWBR0010360 (overheid.nl) waarin de maximaal toegestane afmeting op 7.25 m is bepaald.

Toelichting op de afwijzing van de aanvraag
De afwijzing van de aanvraag heeft, via diverse kanalen, tot verbazing geleid. Daarom wordt de achterliggende redenering toegelicht.

Een aantal jaar geleden is de toelating op de betreffende vaarwegen opgehoogd van vaarwegklasse II (maximale breedte 6.60 cm) naar vaarwegklasse III (maximale breedte 7.20 cm) met daarbovenop nog 5 cm extra. De 7.25 cm breedte die er nu geldt, is destijds als maximale grens beoordeeld om vlotte en veilige scheepvaart over het gehele traject te kunnen garanderen. Dit oordeel is nog steeds actueel.

Onderzoek toelatingsbeleid
In bredere zin is geconstateerd dat het toelatingsbeleid op de Nederlandse vaarwegen aan herziening toe is. Daarom heeft de Minister via het MIRT overleg goederenvervoercorridor Oost-Zuid/Oost de opdracht gegeven een corridorgericht onderzoeksprogramma opzetten naar de mogelijkheden, kansen en bedreigingen van het toelatings- en ontheffingenbeleid, wat zou moeten leiden tot een eenduidige, uniforme aanpak binnen de corridor Oost/Zuidoost (met de mogelijkheid deze naar de rest van Nederland uit te rollen).

Dit onderzoek zal begin 2022 worden gestart. We streven ernaar om eind 2022 de eerste resultaten op te leveren! Tot dit moment zullen de thans geldende maximum afmetingen gehandhaafd worden.

Brief betreffende officiële afwijzing

Op 30 oktober 2021 is door de heer van der Heide een aanvraag voor ontheffing ingediend voor het varen met het m.s. Rosalinde op de Brabantse kanalen met als eindpunt Eindhoven, Lieshout, Helmond, Weert. De afmetingen van het m.s. Rosalinde zijn lengte 55,00 m, breedte 7,28 m.

De medewerker vergunningverlening stelde vast:

Zoals vermeld in de Regeling communicatie Rijksbinnenwateren bedraagt de maximale toegestane breedte voor het bevaren van de Brabantse kanalen met als einddoel Eindhoven, Lieshout, Helmond, Weert 7,25 m.

Daaruit wordt de conclusie getrokken dat DUS voor het m.s. Rosalinde dan ook geen ontheffing wordt verleend.

Dat vinden wij vreemd: een ontheffing betreft toch het vragen om afwijking van de regels. Als je dan wijst naar die regels als argument voor het niet ontheffen, hoef je nooit om een ontheffing te vragen.

Vervolgens wordt er ingegaan op de aanvraag waarbij het ASV-lid de vraag stelt of de maximale toegestane breedte op bovengenoemde trajecten niet verruimd zou kunnen worden naar 7,30 m.

De vraag om een eventuele verruiming van de maximale breedte op de Brabantse kanalen zal doorgegeven/voorgelegd worden aan de nautische adviseurs.

De ingediende aanvraag (ontheffing voor het m.s. Rosalinde) zal verder niet in behandeling worden genomen. De aanvraag zal dan ook buiten behandeling worden gezet (de vraag om een eventuele verruiming van de maximale breedte staat los van de aanvraag voor ontheffing van het m.s. Rosalinde).

Ons ASV lid Martin van der Heide geeft niet zomaar op.

Hij schrijft de volgende mail:

De afgelopen maanden is mij opnieuw gevraagd, door diverse bevrachters, of ik echt niet naar Weert, Eindhoven, Lieshout kan.

Dit vanwege aangeboden lading (veevoer, brouwgerst, mais) waar op dat moment geen beschikbaar schip voor te vinden was.

Reden voor mij om opnieuw contact met u te zoeken.

Ik heb uw afwijzing op mijn gevraagde ontheffing nog eens bestudeerd en nu viel mij op dat u zich baseert op de Regeling communicatie Rijksbinnenwateren.

Daarin staat dat de maximale toegestane breedte voor het bevaren van de Brabantse kanalen met als einddoel Eindhoven, Lieshout, Helmond, Weert 7,25 m is.

Als de Rosalinde 7,25 m breed zou zijn geweest, had ik toch geen ontheffing aangevraagd?

Het gaat juist over die drie centimeter overbreedte waar ik ontheffing voor vraag. Ik vraag u daarom opnieuw om de mogelijk te onderzoeken of voor die drie centimeter geen ontheffing kan worden gegeven.

Daarbij wil ik meegeven dat er in bredere zin is geconstateerd dat het toelatingsbeleid op de Nederlandse vaarwegen aan herziening toe is.

Daarom heeft de Minister via het MIRT overleg goederenvervoercorridor Oost-Zuid/Oost, de opdracht gegeven een corridorgericht onderzoeksprogramma op te zetten naar de mogelijkheden, kansen en bedreigingen van het toelatings- en ontheffingenbeleid!

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijk groet,
Martin van der Heide
Ms. Rosalinde

Goed bezig, Martin!!

Boetebeleid en ILT

ILT geeft aan dat er komend jaar veel aandacht zal zijn voor vervoer van personen, meer aandacht voor uitbuiting hotelpersoneel, handhavingsarrangement ook met andere handhavingspartners. Ook meer aandacht voor veerboten, veerdiensten en snelle watertaxi's. De administratieve controles blijven plaatsvinden, maar ook de objectcontroles komen terug. Ook de andere handhavers zullen er mee door gaan. Legionella komt ook steeds meer op de agenda, net als fosfine, ook in overleg met ISZW.

Administratieve druk
De administratieve controles leveren veel werk op bij de sector. Volgens ILT gaat het erom dat het werk van ILT eenvoudiger wordt en met zo min mogelijk administratieve lasten voor de schipper.

Bevindingen trends: meer dan de helft voldoet niet aan de regels
Volgens ILT is de trend dat meer dan de helft van de gecontroleerde schepen niet voldoet aan de regels. Men wil samen aan de slag gaan om dit percentage naar beneden te brengen. ILT spreekt over veel aanvaringen, ook met lichamelijke schade.

Uitbuiting personeel
Personenvervoer en uitbuiting staan hoog op de agenda bij ILT. De vraag is wie het toezicht doet. ILT is samen met ISZW handhavers op dit vlak. ILT is nu ook verantwoordelijk voor niet-nautisch personeel. Er zit nog wel een probleem qua menskracht, maar ILT gaat dit de komende jaren veranderen en uitbuiting op de agenda zetten.

Vergunningverlening
Op het punt van vergunningverlening zal ILT de capaciteit beter op zijn plek laten vallen en procedures soepeler laten verlopen. Zorgen dat de basis op orde is. Snel afhandelen van interpretatieverzoeken van klassenbureaus. Technische commissie zal frequenter georganiseerd worden. Zodat ILT incidenten ook beter aan zal kunnen.

Hoorzitting klacht Ministerie OTNB

In januari heeft er naar aanleiding van een klaagschrift, dat Wybenga advocaten heeft ingediend namens de ASV, een hoorzitting plaatsgevonden.

Reden van de klacht was dat de situatie rondom het OTNB-overleg en de vertegenwoordiging op de CCR niet langer houdbaar is. Dat was het al veel langer niet, maar de ASV probeerde lange tijd hiermee om te gaan. Maar dat lukt niet meer. De ASV wordt steeds vaker en steeds openlijker genegeerd, weggedrukt en in de hoek gezet. Het is de ASV pijnlijk duidelijk geworden hoe de betrokken ambtenaren tegen de ASV aankijken en haar behandelen. En volgens de ASV kan dit gewoonweg niet op deze manier.

Tijdens die hoorzitting n.a.v. het klaagschrift waren 4 personen aanwezig die de zaak zullen beoordelen vanuit de juridische tak van de overheid. Drie personen vormen de commissie en doen de beoordeling. De vierde persoon was een notulist. Vanuit de ASV waren Gerberdien le Sage, Sunniva Fluitsma en Kirsten Boele (Wybenga advocaten) aanwezig.

Na deze hoorzitting volgt een hoorzitting met de betrokken ambtenaren. Dan komt er een schriftelijk verslag van de hoorzittingen en kan daar over en weer op worden gereageerd door de partijen.

Het was jammer dat het allemaal digitaal moest en de "andere partij (Ministerie)" niet aanwezig was, maar het was goed dat we ruim de tijd en ook de ruimte kregen om het klaagschrift toe te lichten, inzage te geven over de wijze waarop deze klacht vanuit het verleden is ontstaan en een beeld te schetsen van wie wij zijn, wat we doen en waarom. Kirsten heeft heel wat achtergronden, verduidelijkingen en het vervolg geschetst na het indienen van het klaagschrift tegenover de aanwezigen. Er was een uur uitgetrokken voor deze hoorzitting en het is uiteindelijk 1,5 uur geworden waarbij onze indruk was dat er erg goed geluisterd werd en inhoudelijke vragen gesteld werden waar wij tijd en ruimte kregen om te antwoorden.

Gerberdien le Sage en Sunniva Fluitsma hebben allereerst zichzelf voorgesteld. Daarbij hebben we duidelijk gemaakt wie we zijn, wat we doen, maar ook wat de ASV nu eigenlijk voor een organisatie is. Dat de ASV niet een organisatie is die er (alleen) is voor de leden maar een organisatie waarbij de leden zich in willen zetten voor de sector, op vrijwillige basis, wat vaak grote offers eist van de betrokkenen. Offers waarbij de ASV (bestuurs)leden geen enkele waardering ontvangen van de betrokken ambtenaren. Integendeel, weggezet worden als irritant en lastig.

We hebben ook duidelijk gemaakt hoe we zelf de afgelopen jaren beleefd hebben en wat we zoal tegengekomen zijn rond de genoemde problematiek zoals beschreven in het klaagschrift.

Kirsten Boele (advocaat) stelde vast dat de ASV in het klaagschrift concrete, specifieke klachten heeft geformuleerd m.b.t. de houding van het Ministerie (Rijnvaartcommissarissen). Deze klachten zijn onderdeel van de algemene klacht van de ASV, namelijk over de wijze waarop de betrokken ambtenaren zich tijdens en rondom het OTNB-overleg opstellen, in het bijzonder jegens de ASV. Zij stelde dat dit niet alleen op zichzelf onbehoorlijk is, maar dat het bovendien een inhoudelijke gedachtewisseling ten behoeve van de onderhandelingsinzet van Nederland in de weg staat.

Ook werd er door onze advocaat verteld dat er nog een aantal ontwikkelingen hebben plaatsgevonden sinds het indienen van de klacht op 23 september 2021, die de zaak niet verbeteren en waaruit blijkt dat het niet om een eenmalig incident gaat.

De advocaat had in het klaagschrift al een en ander over de ASV als belangenorganisatie toegelicht. Zij benadrukte in deze hoorzitting dat de ASV de énige belangenorganisatie is die de belangen behartigt van de particuliere binnenvaartschippers. *"De ASV is dat de énige die specifiek de stem van deze groep vertolkt. Zowel van de leden, maar vooral ook van de particuliere binnenvaartschippers in het algemeen. Vanuit het Ministerie wordt graag zakengedaan met twee - vaak samen optrekkende - andere organisaties in de binnenvaartsector: CBRB en BLN-*

Schuttevaer. Dit zijn belangenorganisaties die veel verschillende belangen behartigen en dan met name van de binnenvaartrederijen, de werkgevers van de binnenvaartopvarenden. Dit is dus een wezenlijk andere doelgroep dan de doelgroep die de ASV vertolkt. Het Ministerie stemt de meeste dossiers af met CBRB/ BLN-Schuttevaer. Als de ASV het ergens niet mee eens is, dan wordt dit doorgaans niet benoemd. Dan wordt naar buiten toe (in overleggen, in de Tweede Kamer, in toelichtingen bij wetgeving) steevast aangegeven dat "de binnenvaartsector" het ermee eens. De bezwaren van de particuliere binnenvaartschippers worden dan genegeerd, niet genoemd, niet in overweging genomen. Uiteraard begrijpt de ASV dat zij niet steeds separaat aan bod hoeft te komen, of meer dan andere organisaties. Daar gaat het niet om. Het gaat er wel om dat als de ASV valide bezwaren heeft die worden genegeerd, dit met name steekt bij onderwerpen die deze groep in het bijzonder raken; dat zijn bijvoorbeeld de CCR /CESNI-eisen en de onderhandelingsinzet van Nederland, waarover vooroverleg plaatsvindt in het OTNB. Uiteraard is het de taak van de ASV om te proberen daarin verandering te brengen. Zij blijft de belangen van de particuliere binnenvaartschippers over het voetlicht brengen. Maar dan moet de ASV wel een eerlijke kans krijgen om haar mening te geven en op een normale manier te worden gehoord in het OTNB-overleg. Daarbij past niet dat de ASV in het OTNB-overleg, in de mailwisseling daaromheen en waar het betreft de Rijnvaartcommissarissen, met name de Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven, wordt genegeerd en wordt gemarginaliseerd"

Een andere ontwikkeling is dat - sinds het indienen van de klacht - door verschillende ambtenaren van het Ministerie de klacht is aangehaald in gesprekken. De klacht is niet geheim, dat weet de ASV, maar de wijze waarop dit 'rondgaat' en dit de ASV wordt kwalijk genomen door ambtenaren, had zij niet verwacht. De ASV vindt ook dat dit niet zo zou moeten zijn.

Aan het eind van de hoorzitting werd de ASV nog volop ruimte gegund om het verhaal te doen van onze ervaringen van de afgelopen 15 jaar. Er werd bijzonder aandachtig geluisterd en wij kunnen niet anders zeggen dan dat we ons uiterste best gedaan hebben om helder en eerlijk de gang van zaken voor het voetlicht te brengen.

De ASV wil het liefst niet op de man/vrouw spelen. Het gaat ook niet om één persoon.

Er zijn meerdere ambtenaren bij deze kwestie betrokken; het is een gedeelde, structurele houding in relatie tot de ASV. Over die houding, specifiek rondom het OTNB en de inzet op de CCR, beklaagt de ASV zich. Zij wil heel graag met het Ministerie op een veilige en inhoudelijke manier van gedachten kunnen wisselen over onderwerpen die particuliere binnenvaartschippers raken.

Tot zover….

OTNB overleg 2 december

Op 2 december 2021 heeft er een OTNB-overleg via WebEx plaatsgevonden, met de gebruikelijke deelnemers. Ook de ASV deed mee met twee ASV-leden, Sunniva Fluitsma en Machiel Smitsman.

Sunniva Fluitsma (ASV) reageerde tijdens dat OTNB-overleg op enig moment over de opmerking van de vervangend Rijnvaartcommissaris. Dit ging over het opstarten van een fonds ten behoeve van de vergroening van de binnenvaart. De ASV stelde dat er weinig vertrouwen in zo'n fonds zou zijn, gezien de wijze waarop er met het Reservefonds (sloopfonds) omgegaan is. Daarbij voelen schippers zich volgens de ASV onheus bejegend: tenslotte was het geld "geoormerkt". Een van de mogelijkheden om het geld te besteden was de mogelijkheid om het voor vergroening van de binnenvaart in te zetten.

De ASV refereerde in het OTNB aan het feit dat de ASV specifiek binnen een ESO-overleg heeft voorgesteld dit geld op deze wijze te besteden. Daarbij noemde de ASV als voorbeeld destijds dat men de schepen zou kunnen voorzien van (een tegemoetkoming in de aanschaf van) zonnepanelen. Destijds had nog bijna geen schip die zonnepanelen en dat zou de schippers, maar ook de omgeving helpen, omdat men dan niet meer of minder met hulpmotoren zou hoeven draaien.

Dat voorstel werd destijds weggehoond door de ESO met als argument dat het geld nooit voldoende zou zijn om alle schepen te vergroenen (wat ook niet voorgesteld is). Ook nu kwam de vervangend Rijnvaartcommissaris met hetzelfde argument. Die miljoenen in het reservefonds zouden bij lange na niet genoeg zijn om de hele binnenvaart te vergroenen.

Nogmaals wees de ASV erop dat dat nooit gesuggereerd is, maar door deze foutieve aanname hadden ESO en EBU een argument (en nu weer de plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris) om het geld weer niet te geven aan degenen die het opgebracht hebben: de schippers.

In plaats daarvan besloten ESO en EBU dat zij het niet eens konden worden over de besteding van het geld waarna men, met goedkeuring van Europa, het geld aan zichzelf uitgaf via het opstarten van het IWT-platform*.

De vervangend Rijnvaartcommissaris reageerde op de uitleg over de ESO-vergadering en de inbreng van de ASV hierin door te zeggen "rot op" en "het interesseert me geen ruk wat jullie in achterkamertjes bekokstoven".

De ASV vindt dit onprofessioneel gedrag waaruit geen enkel respect blijkt voor de vertegenwoordigers van de ASV, maar waardoor we bovendien we ook nooit tot een werkelijk overleg kunnen komen waar de mening van de ASV en haar achterban werkelijk op waarde wordt meegenomen.

Tot nu toe hebben wij nog geen excuus mogen ontvangen over de wijze waarop er tegen de vertegenwoordiging van de ASV gesproken wordt. Dit gaat toch over een voor ons heel beladen onderwerp.

Tot zover, wordt vervolgd.

***Bij het IWT-platform** komt het geld opgebracht door schippers terecht bij een organisatie waar slechts 1 schipper te bekennen is. We zien veel bekende namen van (voormalig medewerkers) van CBRB en BLN die daar een functie hebben verworven:

- **De enige schipper** in het geheel is Leigh Wootton. Een schipper die louter op de Seine vaart en namens de ESO meepraat.
- **De platform coördinator is Nik Delmeire** (voormalig secretaris-generaal van de Europese verladersorganisatie ESC !!)
  - Gerard Kester (ONS/BLN) secretaris generaal van de ESO
  - Theresia Hacksteiner (EBU/IVR),
  - Vice- Voorzitter Christian van Lancker (directeur Bond van Eigenschippers/ verzekering "het nieuwe roer", voorzitter ESO),
  - Voorzitter Paul Gorris (CBRB/ EBU),
  - Alain de Vos (Citbo, ESO),

Zo zien we nog specialisten als Lijdia de Pater (CBRB) en Leny van Toorenburg (BLN-Schuttevaer) en dan zijn er nog heel wat andere namen die we door al die jaren heen keer op keer tegenkomen.

Dit bestaat dus al vanaf 2019 en behalve een "onderzoek" waarin werd geconstateerd dat er veel ongelukken zouden ontstaan doordat de stuurhutten veel van elkaar verschillen, hebben wij nog weinig van deze organisatie die 600.000,- per jaar kost, mogen horen of zien!!

Overleg ILT

De ASV heeft met ILT een overleg gevoerd op initiatief van de ASV.

We hebben binnen de ASV een aantal onderwerpen bedacht en datgene wat we er graag over zouden willen bespreken. Het was een prettig overleg waarbij ILT de diverse experts aan heeft laten schuiven om met de ASV van gedachten te wisselen. Het was geen officieel overleg, dus er zijn geen notulen of iets dergelijks. De bedoeling was dat we wat beter inzicht kregen in de denk- en werkwijze van elkaar.

Onderwerpen waren:

Boete- en handhavingsbeleid:

- Ontwikkelingen in beleid: wat voorziet ILT en waarom?
- Hoe ervaren ILT en de ASV dit beleid?
- Wat is de reactie van ILT op de ASV-stelling dat dit geen level playing field biedt tegenover concurrenten?
- Hoe zou het beleid meer draagvlak kunnen krijgen?

Rol ILT bij zaken als bijvoorbeeld fosfine:

- Wat zijn de ervaringen in het verleden?
- Klopt het dat fosfine in de samenleving gevaarlijk is, behalve als het in de lading van een binnenvaartschip zit?
- Wat is de rol van ILT in deze bij de verschillende (zee)havens?
- Wat is de rol van ILT in gevallen buiten de zeehavens om?
- Hoe kunnen ASV en ILT samenwerken om deze extreme voorvallen te-

gen te gaan?

Rol ILT bij controle (bio)brandstof:

- Welke rol heeft ILT bij controle van kwaliteit en samenstelling (bio)brandstof
- Welke middelen heeft ILT om de binnenvaart te beschermen tegen frauderende en malafide organisaties waardoor wij met gevaarlijke brandstof varen?

Certificaten:

- Omgaan en voorwaarden met (een jaar) verlopen certificaten
- Vraag: zijn de voorwaarden niet dusdanig dat dit eigenlijk in strijd is met de reden waarom dit een mogelijkheid wordt?
- Op welke wijze wordt er nu omgegaan met (iets) verlopen certificaten?

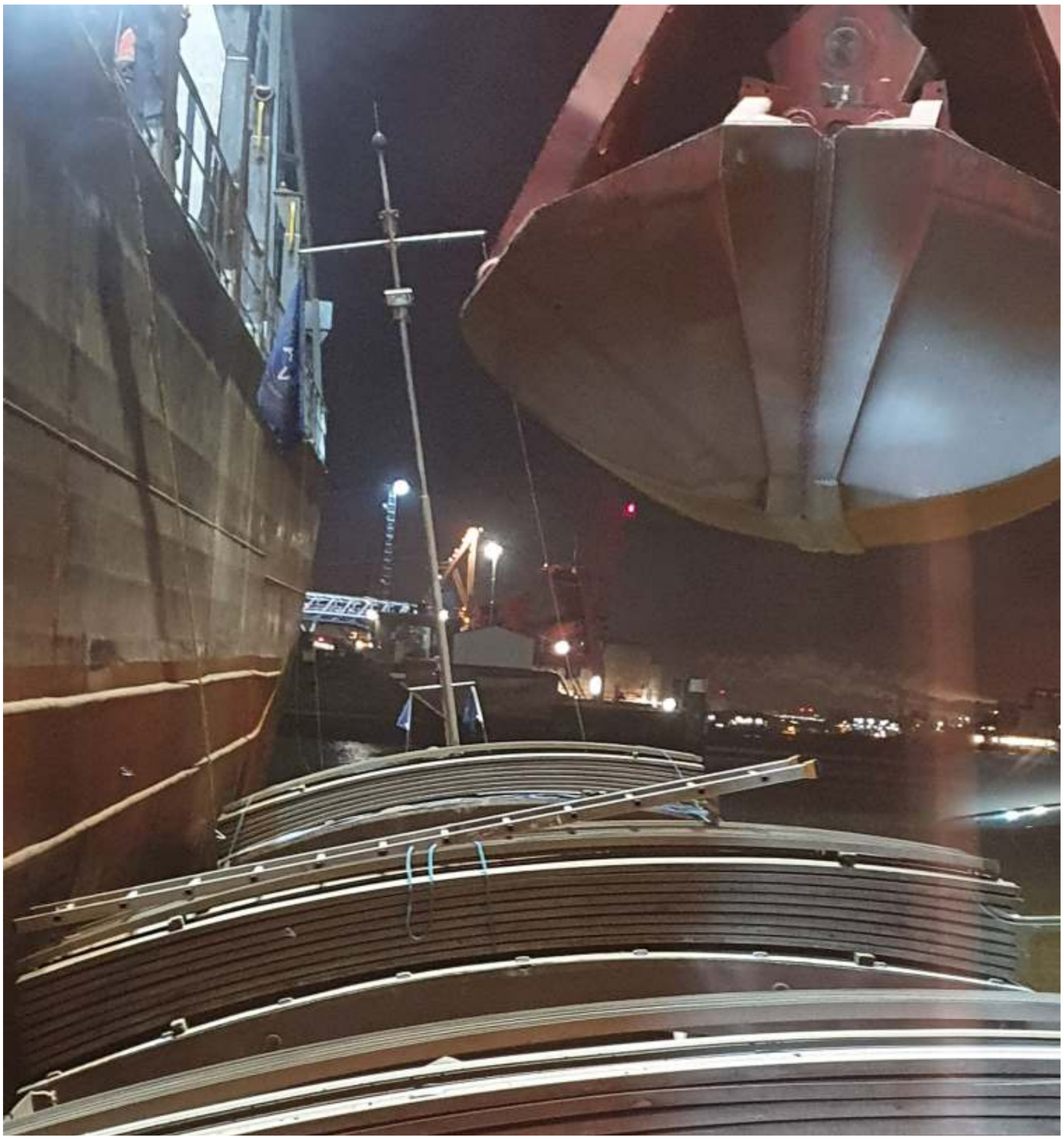
Veiligheidsaspecten/ongevallen:

- Wat is de mening van ILT over de diverse (intergo) onderzoeken waaruit zou blijken dat ongevallen voortkomen door oudere schippers c.q. verschillende stuurhuizen?
- Wat vindt ILT over het lage aantal (dodelijk) ongevallen in de binnenvaart? Wat is volgens ILT de reden daarvan?
- Zijn er voorstellen wat ILT betreft om de binnenvaart veiliger te maken?
- Wat vindt de ASV hiervan?

Personeel:

- Wat zijn de ervaringen met controle personeelsbezetting op de (passagiers)schepen?
- Op welke wijze wordt uitbuiting van personeel aangepakt?
- Komt volgens ILT uitbuiting veel voor?
- In welke zin zou de ASV hier een rol in kunnen spelen?

Helaas was de tijd te kort om alle onderwerpen uitgebreid te bespreken, maar gezien de bereidheid van ILT om dit gesprek aan te gaan hopen we op een positief vervolg.



Zo fijn midden in de nacht laden!

Vergroening

Brief Minister onderzoek NEN rapport

Reactie ASV op brief van Minister Visser betreft Onderzoek NEN biobrandstof binnenvaart

Minister gaat door op de ingeslagen weg

1. Geen fieldresearch, maar Minister trekt wel conclusies

Op 17 december 2021 heeft Minister Visser het NEN-rapport aangeboden aan de Kamer.
De zaken die we in de begeleidende brief lezen zijn bijzonder verontrustend.
Want, hoewel er geen sprake is geweest van field research en er dus geen onderzoek heeft plaatsgevonden zoals de motie heeft gevraagd, worden er wel conclusies getrokken. En die conclusies zijn nota bene gebaseerd op het feit dat men dat onderzoek niet op een juiste wijze heeft uitgevoerd.
In plaats van te spreken van het feit dat men daardoor geen/onvoldoende conclusies kan trekken, stelt de Minister dat er niet aangetoond zou zijn dat de schades en stilvallende motoren bewijsbaar toe te schrijven zijn aan de biobrandstoffen!

Zo maakt men van het eigen falen een kans om door te gaan op de ingeslagen weg.

Zo lezen we in de brief van de Minister:
"NEN heeft deze meldingen (bij het meldpunt, red) onderzocht en geconcludeerd dat het lastig was om conclusies te trekken over wat nu precies de oorzaak was van genoemde problemen. Alle meldingen betroffen unieke gevallen waarbij bovendien soms vragen werden opengelaten of te weinig detail opleverden. NEN geeft aan dat toepassing van FAME de effectieve gebruiksduur van een brandstoffilter danig kan verlagen. Filterleveranciers benadrukken dit ook in hun handleidingen."

Oftewel: wij doen geen fieldonderzoek; gebruiken alleen meldingen van de schippers die geen idee hadden waar ze mee opgezadeld waren. Die moesten informatie verstrekken die zij nooit konden verstrekken, omdat de analyses van de brandstoffen natuurlijk niet bekend waren en dus kan men zeggen dat men geen conclusie kan trekken.

2. In binnenvaart wordt al sinds 2013 bijgemengd, zonder dat schipper dat weet

Wij kunnen en willen wel die conclusies trekken. Het is eenvoudig: in vroegere jaren waren er geen problemen. Sinds er wordt bijgemengd, zijn er wel problemen!

Gedurende dit hele traject is ons gebleken dat er, zonder dat de schippers dat wisten, al biobrandstoffen zijn toegepast. Want ook zonder reductieverplichting kunnen al biobrandstoffen worden toegepast in de binnenvaart.

Zoals werd aangegeven bij de aanbieding van het Besluit energie vervoer aan de Kamer, maakt de binnenvaart al sinds 2013 onderdeel uit van de systematiek hernieuwbare energie. Dat wil zeggen dat brandstofleveranciers aan binnenvaart geen jaarverplichtingen vanwege de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) hadden, maar dat de sector wel "vrijwillig" hernieuwbare energie, zoals biobrandstoffen, in kon zetten en daarvoor een credit (HBE) ontving.

Wist u daarvan? Hebben ze dat nu helemaal vergeten te melden aan de schippers die ermee moesten varen? Hadden wij dat moeten weten? De ASV heeft al eerder gemeld dat het erop leek dat de schippers de problemen van het wegtransport hebben moeten oplossen daarmee.

Want die HBE konden zij vervolgens verkopen aan de brandstofleveranciers van wegvervoer die wel een jaarverplichting hadden. Door deze constructie werd er ook al biobrandstof in de binnenvaartsector ingezet: 0,4 PJ in 2020. Wettelijk is de toepassing van biobrandstof in de binnenvaart ook toegestaan binnen de kaders van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

3. Stijging aantal incidenten door bijmenging, maar Minister niet bereid oorzaak te onderzoeken

Het is dus helemaal niet zo vreemd dat vanaf december 2020 een aantal incidenten is gemeld bij het Meldpunt Binnenvaart, waarbij schepen te maken kregen met teruglopend toerental, haperingen of stilvallen van de motor vanwege verstopte brandstoffilters.

Dit werd toegeschreven aan de toepassing van biobrandstof. Maar NEN heeft deze meldingen onderzocht en geconcludeerd dat het lastig was om conclusies te trekken over wat nu precies de oorzaak was van genoemde problemen.

Niet zo vreemd natuurlijk als schippers nergens van weten en natuurlijk ook niet weten hoe de samenstelling is van het product dat ze gebunkerd hebben. Hier gebruikt NEN dus haar eigen ontbreken van gegevens, doordat men geen fieldresearch uitvoert als wapen tegen de schippers: bewijs jij maar eens dat het daardoor komt.

Men stelt dat alle meldingen unieke gevallen betroffen, waarbij bovendien soms vragen werden opengelaten of te weinig detail opleverden. Dat is niet zo vreemd: het zijn vragen die geen schipper kan beantwoorden. Maar daarmee is het niet de schuld van de schippers, die vragen ZIJN gewoon niet allemaal te beantwoorden. Daar heb je nu juist field research voor nodig.

En dan komt NEN de schippers iets vertellen wat wij allemaal weten: dat toepassing van FAME de effectieve gebruiksduur van een brandstoffilter danig kan verlagen. Filterleveranciers benadrukken dit ook in hun handleidingen.

Daar schieten we natuurlijk niets mee op. Want zo'n filter kan gewoon van het een op andere moment dichtslaan en NEN met al die leden zoals SHELL zou dat natuurlijk best wel weten.

4. Motie is niet uitgevoerd en Minister blijft weigeren te onderzoeken wat de risico's van bijmenging zijn

We concluderen dus dat het uitvoeren van de motie waarbij het ging om technische gevolgen van toepassing van biobrandstoffen en mogelijk onveilige situaties door schade aan motoren te onderzoeken, waarbij de motie de regering verzocht op korte termijn onderzoek te laten uitvoeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart, eenvoudigweg niet is uitgevoerd, wat nu bovendien tegen ons gebruikt wordt. We hebben het niet uitgezocht, weten het dus niet, dus je kunt niets bewijzen.

De Minister die verantwoordelijk is voor veilig scheepvaartverkeer, hanteert een

omgekeerde bewijslast. In plaats van dat de Minister vaststelt en borgt dat bijmenging veilig is, moeten schippers het tegendeel bewijzen. Dit is de omgekeerde wereld.

5. Minister verliest oog voor praktijk en voor zorgwekkende signalen over toenemende, gevaarlijke incidenten en gaat door op ingeslagen weg

Vervolgens lezen we in de brief hoever men af staat van onze praktijk:
"Het is voor de schipper niet altijd duidelijk of de gebunkerde brandstof biocomponenten bevat of niet, hoewel dat volgens het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wel kenbaar zou moeten zijn."

Niet altijd duidelijk? Natuurlijk is dat niet duidelijk. Hoe moet een schipper weten of er biobrandstof gebunkerd wordt? Het zou kenbaar gemaakt moeten worden als men dit bunkert, maar de overheid lijkt dit aan "de markt" over te laten en zadelt daarmee de schipper op met een probleem dat de schipper niet kan oplossen.

En dan komt het ergste gedeelte:
Ondanks het feit dat men niet kan ontkennen dat er gevaarlijke situaties ontstaan, waarbij schippers bovendien met enorme onvoorziene kosten opgezadeld worden, staat er in de brief van de Minister dat het NEN-onderzoek goede aanknopingspunten biedt om tot veilige toepassing van biobrandstoffen in de binnenvaart te komen. Die goede aanknopingspunten bestaan louter uit: zoek het maar uit, schipper, jij bent verantwoordelijk.

En dan blijkt dat, ondanks alle bewijzen van het gevaar van de bijmenging, men gewoon doorgaat op dezelfde weg, want:

"In het vervolgtraject zal worden bekeken hoe de informatievoorziening verder kan worden verbeterd. De mogelijkheid dat brandstof in de binnenvaart ook bio-componenten bevat is echter wel aanwezig, met of zonder verplichting, vanwege de eerder beschreven vrijwillige constructie in de systematiek. Het is daarom aan te raden te allen tijde rekening te houden met de mogelijkheid dat de brandstof deze componenten kan bevatten. Het NEN-onderzoek en eerder onderzoek door TNO bieden scheepseigenaren al goede suggesties hoe daarmee om te gaan. NEN geeft in dat verband aan dat de sector inclusief de overheid gezamenlijk stappen kan zetten naar o.a. het opstellen van richtlijnen voor good-housekeeping in elke stap in de keten en afspraken kan maken over het feitelijk opvolgen van die richtlijnen. Dit zal in het vervolgtraject, naast de overige aanbevelingen, in samenspraak met de branche verder worden uitgewerkt."

Good-housekeeping – een 'toverwoord' om te proberen de ogen te sluiten voor de werkelijkheid. De ASV heeft alle partijen er middels onze reactie op het NEN-rapport op gewezen dat good-housekeeping een term is die de zaak sterk bagatelliseert. De zaken die genoemd zijn als good-housekeeping in het NEN-rapport zijn technisch vaak onmogelijk, kosten enorme investeringen en garanderen niet dat het daarmee geen problemen op zou leveren. Komt bij dat dit alles nog eens extra vervuiling oplevert, meer CO2 in plaats van minder etc.

6. Uitstel is (helaas) geen afstel

Dus er is dan een jaartje uitstel, maar het is dus niet zo dat de Minister er door haar Ministerie op gewezen is dat deze bijmengverplichting niet kan vanwege de gevolgen voor de sector. Nee, we zijn "gered" (voor een jaar) door de ons omringende landen. Het argument is niet compassie met de binnenvaart. Het argument is niet: waarborg voor een veilige binnenvaart. Het argument is het gelijk speelveld voor de brandstofleveranciers (die de Nederlandse staat aansprakelijk stellen voor gederfde inkomsten).

In de brief staat dat als volgt omschreven
"In tegenstelling tot wat eerder werd verwacht, is inmiddels gebleken dat de ons omringende landen niet per 1 januari 2022 zullen overgaan tot toepassing van de FQD voor de binnenvaart. Om een gelijk speelveld voor de Nederlandse brandstofleveranciers te kunnen waarborgen, is daarom besloten om ook in Nederland de reductieverplichting niet per 1 januari 2022 in te voeren. Dit zal worden doorgeschoven naar 1 januari 2023. Over de wijze waarop zal in 2022 worden overlegd met de Europese Commissie en met de ons omringende landen Duitsland en België."

Mede natuurlijk door de stukken die in de diverse media verschenen zijn en de vragen door Kamerleden gesteld moet de Minister in haar brief constateren dat het NEN-onderzoek de onrust bij de brancheverenigingen niet heeft kunnen wegnemen.

Het zou natuurlijk wel vreemd zijn als we op basis van dit "onderzoek" gerustgesteld zouden zijn. De ASV vindt het ook vreemd als de Minister dit rapport en onze reacties daarop lezende wel gerustgesteld zou zijn.
Wij mogen toch van de Minister verwachten dat zij ook in haar handelen waarmaakt, dat zij deze branche werkelijk een warm hart toedraagt.
Volgens de Minister is de algemene teneur van de reacties dat er nog onvoldoende antwoorden liggen op de vragen die leven in de branche. Dat is wel een heel beperkte weergave van de kritiek op het NEN-rapport.

Het is teleurstellend dat de Minister nog steeds volhoudt dat "deze partijen" voldoende aanknopingspunten in de aanbevelingen die door NEN zijn geformuleerd voor een vervolgtraject, zouden zien. De ASV wil best blijven praten, ook als er een vervolgtraject komt, maar wij zien geen aanknopingspunten in de aanbevelingen vanuit het NEN-rapport. Dat heeft de ASV ook nooit gesuggereerd.

Het feit dat de Minister gewoon doorgaat op de ingeslagen weg is ronduit beangstigend als ze schrijft:
NEN doet daarbij aanbevelingen aan alle partijen in de keten van Rijksoverheid tot brandstofleveranciers en binnenvaartschippers.
Volgens NEN kunnen partijen gezamenlijk een aantal stappen zetten voor meer vertrouwen in de markt met betrekking tot brandstofkwaliteit. Voorbeelden zijn:

- *een plan van aanpak voor het melden van problemen door de schippers,*
- *gezamenlijk opstellen van richtlijnen voor good-housekeeping in elke stap in de keten met bijbehorende afspraken over opvolging, en*
- *het opstellen van richtlijnen voor installatieaanpassingen bij verschillende soorten schepen en bunkeraars.*

Daarbij verwijzend naar een gedetailleerd overzicht van alle aanbevelingen die opgenomen is in de tabel die als bijlage bij haar brief is gevoegd.

***

Samenvatting ASV-reactie NEN-rapport

DE KERN Het voorstel vanuit het Ministerie is dat de binnenvaart - de meest 'schone' vervoersmodaliteit - verplicht met biobrandstoffen moet gaan varen. Dit zijn dan 'blends', vaak met FAME.

Volgens experts zijn de blends:
A. (juist) niet schoner
De stoffen in blends kennen verschillende verbrandingstemperaturen:

- waardoor de blend niet volledig verbrandt en daardoor
- juist méér brandstof nodig is met
- méér uitstoot tot gevolg

B. niet veilig

- blends zijn slechter voor de motoren, die kunnen daardoor stilvallen

Het wetsvoorstel bevat géén waarborgen om te zorgen voor 'goede' brandstof, terwijl dit wel vereist is op grond van Europees recht (Richtlijn 2014/94/EU).

Het doel - reductie van CO2 op een veilige manier - is uit het oog verloren

DE MOTIE BISSCHOP/ALKAYA (35 626, nr. 25) IS NIET UITGEVOERD
Het Ministerie heeft een NEN-onderzoek laten verrichten. Uit het conceptrapport blijkt dat dit onderzoek niet voldoet.

1. **Het onderzoek is suggestief en niet onafhankelijk**
2. **Het bevat een onjuiste hoofdvraag**
   De risico's van biobrandstoffen/ FAME voor scheepsmotoren en het veilig gebruik van vaarwegen moest worden onderzocht, maar dat is niet gebeurd.
3. **Onderzoekspopulatie niet representatief**
   Nauwelijks betrokkenheid van binnenvaartschippers die niet in bezit zijn van rederijen. ASV is niet betrokken
4. **Onderzoeksvragen/enquêtes staan ver af van de praktijk**
5. **Onderzoek kent verschillende feitelijke onjuistheden**

Onjuist *Vergroten bewustwording FAME kwaliteit vermindert risico's*
Juist Goede biodieselkwaliteit vermindert de risico's

Onjuist 'Good housekeeping' ligt aan de basis van de omgang met risico's
Juist Deugdelijk opgedane kennis ligt aan de basis van de omgang met risico's

Onjuist De huidige (bio)dieselnormen bieden voldoende richtlijnen voor de binnenvaart
Juist Er zijn nu geen duidelijke normen

Onjuist (Alle) schepen hebben mogelijkheid tot temperatuur- water en productkwaliteitsbeheersing
Juist Slechts enkele schepen hebben die mogelijkheden, zeker niet alle

Onjuist Schippers hebben veelal vaste bunkerplaatsen en bunkeraars
Juist Meeste schippers varen internationaal en hebben dit niet

6. Resultaten bieden geen daadwerkelijke oplossingen
   - ◊ Wat bij een rederij kan werken, is vaak niet toepasbaar op 'losse' schepen.
   - ◊ Verwarmen motoren, lange tijd stilliggen en andere geopperde oplossingen verhogen CO2-uitstoot!
   - ◊ De geopperde oplossingen voor het uitvallen van motoren werken niet in de praktijk.

Er is nog geen gedegen onderzoek naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart.
(Voor verdere informatie zie uitgebreide reactie ASV op het NEN-rapport)

Uitstel verplichte extra (!) bijmenging; probleem nog niet opgelost:
De uitstel van de extra bijmengverplichting lost het probleem slechts gedeeltelijk op. De 6% CO2 reductie gaat volgend jaar wel in. Op welke manier zal dat toegepast worden?

Als men toch gaat bijmengen om daaraan te voldoen, blijven de genoemde gevaren bestaan. Gaat men "certificaten kopen" dan wordt dit een enorme kostenpost voor de schippers, met wellicht het verdwijnen van de broodnodige bunkerstations als neveneffect (schippers gaan in het buitenland bunkeren). Dat laatste geldt overigens ook voor de huidige situatie: Op dit moment vallen er nog steeds motoren uit door dichtslibbende filters. Hoe is dat mogelijk? Wie controleert de kwaliteit waar schippers mee moeten varen?

Het is niet voor het eerst dat er waarschuwingen komen. Voorafgaande aan de brandbrief zoals opgepikt bij de diverse vakbladen zoals:
https://binnenvaartkrant.nl/asv-en-eoc-in-brandbrief-bijmengen-fame-is-levensgevaarlijk
stuur ik u hierbij een aantal interessante links:
https://binnenvaartkrant.nl/asv-zorgen-om-bijmengen-gasolie
https://binnenvaartkrant.nl/nove-wijst-op-risicos-biobrandstoffen
https://binnenvaartkrant.nl/brandbrief-bunkerbranche-over-bijmengen-biobrandstoffen

In onderstaand filmpje wordt wel duidelijk hoe de zaken liggen. Daarin komen de verzekering (laatste spreker) en een motorenbedrijf (eerste spreker) aan het woord die duidelijk maken hoe de zaken liggen.

https://www.youtube.com/watch?v=HThQqaQXd3w

Als laatste nu: https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/04/26/groeiend-verzet-tegen-bijmenging-fame-in-gasolie/

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gebracht te hebben.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Fit for 55 jaagt de binnenvaart op hoge kosten

Fit for 55 jaagt de binnenvaart op hoge kosten, wat kiest de schipper?

Er worden enorme kostenverhogingen voorzien voor (bio)brandstoffen in de naaste toekomst veroorzaakt door o.a. een project genaamd “fit for 55”.

Kosteneffecten Fit for 55

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB) gevraagd een analyse te maken van de effecten van voorgestelde maatregelen in het Fit for 55 pakket, op de kosten voor de Nederlandse binnenvaart.

Het gaat hierbij vooral om de onderdelen:

- ETD: Revision of the Energy Tax Directive (Herziening van de energiebelastingrichtlijn)
- RED: Amendment to the Renewable Energy Directive to implement the ambition of the new 2030 climate target (Wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie om de ambitie van de nieuwe klimaatdoelstelling voor 2030 uit te voeren)

Herziening van de energiebelastingrichtlijn (ETD): toename gasolieprijs met 32,- per m3

Voor wat betreft het voorstel voor de aanpassing van de ETD (Herziening van de energiebelastingrichtlijn) gaat het om invoering van minimale belastingtarieven op brandstoffen voor de binnenvaart. Het invoeren van het minimale tarief voor fossiele gasolie betreft een bedrag van 0,9 euro per GJ. Dit minimale tarief leidt tot een verhoging van de brandstofkosten per 1 januari 2023 met 3,2 eurocent per liter gasolie. Omgerekend naar 1 m3 gasolie is dit 32 euro.

Aan Nederlandse binnenvaartondernemers wordt in Nederland 900.000 m3 gasolie verkocht. Bij dit volume komen de kosten uit op 29 miljoen euro per jaar. Hierbij wordt opgemerkt dat er voor brandstoffen met een lagere CO2 footprint een lager minimum belastingtarief van toepassing is.

Bij toevoeging biobrandstoffen: lagere toename energiebelasting van de gasolieprijs (maar meer risico’s en bijkomende kosten)

Op duurzame hernieuwbare brandstoffen (biobrandstoffen dus, in de volksmond) is tot het jaar 2033 een nultarief mogelijk. Als gevolg hiervan zal, bij een groeiend aandeel hernieuwbare energie die fysiek geleverd wordt aan binnenvaart, een lager gemiddeld belastingtarief mogelijk zijn.

Maar: duurzame hernieuwbare brandstoffen (biobrandstoffen) heeft momenteel echter een (veel) hogere kostprijs dan fossiele gasolie **waardoor de totale meerkosten voor de sector waarschijnlijk hoger zijn.**

De kosten voor het uitvallen van motoren en dergelijke worden hierbij nog buiten beschouwing gelaten.

Dure reductieverplichting (RED)
Wat betreft het voorstel voor de aanpassing van de reductieverplichting RED is het kosteneffect nog veel groter.

Er zijn drie varianten doorberekend om te voldoen aan de voorgestelde reductieverplichting van RED voor transport van 13% broeikasgas intensiteit ten opzichte van de gemiddelde waarde van 2010 (94 gram CO2 eq per MJ).

De Europese Commissie heeft benadrukt dat de binnenvaartlanden deze maatregel moeten invoeren, ook voor binnenvaart. Het voorstel voor de aanpassing van de RED trekt dit reductiepercentage door naar 13% in het jaar 2030 ten opzichte van het jaar 2010.

Afkopen of uitvoeren van de reductieverplichting?
Er zijn 3 manieren om te voldoen aan de reductieverplichting

1. Er kan administratief worden voldaan aan de reductieverplichting door middel van aankoop van HBEs (HBE= Hernieuwbare Brandstof Eenheid).

Wat is een **HBE**?

Een **HBE** staat voor 1 gigajoule (GJ) hernieuwbare energie die is geleverd aan de Nederlandse vervoersmarkt. **HBE’s** worden gecreëerd bij het inboeken van hernieuwbare energie in het Register Energie voor Vervoer (REV).

2. Er kan ook worden voldaan aan de reductieverplichting door middel van generatie van HBEs middels fysiek bijmengen van hernieuwbare energie. Bij het fysiek bijmengen is uitgegaan van een scenario waarbij eerst FAME wordt bijgemengd tot een aandeel van 7% waarna het restant wordt gerealiseerd middels HVO, waarbij is uitgegaan van een dubbeltellende waarde van FAME en HVO op de HBE.
3. Een derde variant is gebaseerd op de directe CO2-reductie bij fysiek van FAME respectievelijk HVO (dus niet via HBE generatie en de bijbehorende waarde).

En gaat dit het milieu helpen?

Het lijken allemaal goocheltrucks; je koopt fictief je vervuiling af of je gaat met (levens)gevaarlijke brandstof varen onder het mom van “wat doen we het allemaal goed”. En tegelijkertijd weten we ook nog eens dat dit niet helpt om een betere/schonere maatschappij te krijgen. Argumenten zijn toch vooral; we hebben dit nu eenmaal zo afgesproken, iedereen moet “vergroenen” dus de binnenvaart zal ook moeten etc. Niet iets om erg enthousiast over te worden.

Wat nu?

Het lijkt erop dat schippers gedwongen worden een keuze te maken waarbij het vermoedelijk het slimst is om in ieder geval uit te gaan van veiligheid voor schippers en hun bemanning, en zo min mogelijk onverwachte extra kosten (uitgevallen motoren etc.). Kortom: dan maar “afkopen”. Dat kost nog veel meer, maar als het voor iedereen veel meer kost dan maakt het eigenlijk niet uit: dan moeten we het wel doorberekenen aan de klant.

Zou de binnenvaart zich dan uit de markt prijzen?

Keuze aan de beleidsmakers

Ook de andere vervoersmodaliteiten zitten in dit schuitje, dus die kans is klein. Maar mocht het toch zo zijn, dan ligt dat probleem op het bordje van de beleidsmakers: zij willen minder uitstoot en ook een modal shift/ Dan is het aan hen de juiste keuzes te maken. Het is aan ons om ons uit te spreken over wat wij willen.

Daar moeten we over spreken in de voorjaarsvergadering

Wilt u meepraten? Op 26 maart kan dat.

Nog niet gered

Na heel veel lobbywerk en een luisterend oor vanuit de politiek is er een jaartje uitstel van de bijmengverplichting bereikt. Dat komt niet omdat de Minister er door haar Ministerie op gewezen is dat deze bijmengverplichting niet kan vanwege de gevolgen voor de sector. Nee, we zijn “gered” (voor een jaar) door de ons omringende landen. Het argument is niet compassie met de binnenvaart. Het argument is niet: waarborg voor een veilige binnenvaart, het argument is de kans op bunkertoerisme door ongelijk speelveld voor de brandstofleveranciers (die de Nederlandse staat aansprakelijk stellen voor gederfde inkomsten). Oftewel: niet de veiligheid is de doorslaggevende factor maar harde euro’s.

Uitstel verplichte bijmenging maar “vrijwillige bijmenging” kan gewoon doorgaan

Maar wat maakt het uit wat de reden is, zult u wellicht denken. U denkt misschien dat u nu veilig bent nu de verplichte bijmenging van de baan is. Maar dan moet u het volgende weten:

De binnenvaart maakt al sinds 2013 onderdeel uit van de systematiek hernieuwbare energie.

Dat wil zeggen dat brandstofleveranciers aan binnenvaart geen jaarverplichtingen vanwege de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) hadden, maar dat de sector wel “vrijwillig” hernieuwbare energie, zoals biobrandstoffen, in kon zetten en daarvoor een credit (HBE) ontving.

Wist u daarvan? Hebben ze dat nu helemaal vergeten te melden aan de schippers die ermee moesten varen? Hadden wij dat moeten weten?

De ASV heeft al eerder gemeld dat het erop leek dat de binnenvaart de problemen van het wegtransport heeft moeten oplossen daarmee.

Want die HBE konden de brandstofleveranciers aan de binnenvaart vervolgens verkopen aan de brandstofleveranciers van wegvervoer die wel een jaarverplichting hadden. Door deze constructie werd er ook al biobrandstof in de binnenvaartsector ingezet: 0,4 PJ in 2020. Wettelijk is de toepassing van biobrandstof in de binnenvaart ook toegestaan binnen de kaders van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

NEN kan geen conclusies trekken, maar komt wel met “oplossingen”

Het is dus helemaal niet zo vreemd dat vanaf december 2020 een aantal incidenten is gemeld bij het Meldpunt Binnenvaart, waarbij schepen te maken kregen met teruglopend toerental, haperingen of stilvallen van de motor vanwege verstopte brandstoffilters.

Dit werd toegeschreven aan de toepassing van biobrandstof. Maar NEN heeft deze meldingen onderzocht en geconcludeerd dat het lastig was om conclusies te trekken over wat nu precies de oorzaak was van genoemde problemen.

Niet zo vreemd natuurlijk als schippers nergens van weten en niet op de hoogte zijn van de samenstelling van het product dat ze gebunkerd hebben. Hier gebruikt NEN haar eigen ontbrekende gegevens, doordat men geen fieldresearch uitvoert, als wapen tegen de schippers: bewijs jij maar eens dat het door de biobrandstof komt.

NEN stelt dat alle meldingen unieke gevallen betrof waarbij bovendien soms vragen werden opengelaten of te weinig detail opleverden. Dat is niet zo vreemd: het zijn vragen die geen schipper kan beantwoorden. Maar daarmee is het niet de schuld van de schippers, die vragen ZIJN gewoon niet allemaal te beantwoorden. Daar heb je nu juist field research voor nodig.

En dan komt NEN de schippers iets vertellen wat wij allemaal weten: dat toepassing van FAME de effectieve gebruiksduur van een brandstoffilter danig kan verlagen. Filterleveranciers benadrukken dit ook in hun handleidingen.

Daar schieten we natuurlijk niets mee op. Want zo’n filter kan gewoon van het een op andere moment dichtslaan en NEN met al die leden zoals SHELL zou dat natuurlijk best wel weten.

Waar gaat u bunkeren volgend jaar?

Volgens het Ministerie horen schippers altijd op de hoogte gesteld te worden door de bunkerstations als zij biobrandstof bunkeren, dat is een Europees besluit. Dat kan een besluit zijn maar dat wordt dan kennelijk niet nageleefd. En nu begrijpen we dat bunkerstations aankomend jaar weer diverse soorten FAME uit gaan proberen, bij u dus. De scheepseigenaren als proefkonijn. En wie draait voor de kosten en de ellende op als het misgaat? De vraag is: waar gaat u bunkeren om veilig te kunnen varen?

Flitslampjes

Een bericht op FaceBook

Een bericht op Facebook: Hoe onmogelijk wordt het starten met een klein schip gemaakt!

Op Facebook schreef een schipper als reactie op een stuk over het verdwijnen van de kleinere schepen onderstaand bericht: “Ik wist al op mijn 5e dat ik later in de binnenvaart wilde gaan werken en schipper wilde worden! Toen ik als klein jochie achter de computer zat en op YouTube een filmpje van Harrie Schokkenbroek “spitsenvaart” stuitte, was het vrijwel zeker. Zeker? Ja, dat ik hoe dan ook later op een spits wil varen en dat terwijl ik gewoon van de wal afkwam en niemand in de familie van de vaart kwam.

Ik heb de basisschool afgemaakt en ben op mijn 13e van Venlo naar IJmuiden gereisd om mijn droom waar te gaan maken (ondanks dat pap & mam en opa & Oma met een hyperventilatie afwachtten op mijn appje op maandag dat ik op school aangekomen was, wat ik vaak vergat waardoor sommigen op maandag een slapeloze nacht hadden). Ik heb mijn 4 jaar op het maritiem college IJmuiden afgemaakt en in de tussentijd op eigen kracht schippers weten te bellen of ik misschien een keer mee mocht varen. Uiteindelijk ben ik in mijn 2e leerjaar 8 weken met een spits mee geweest, waar ik tevens een supertijd heb gehad. Ik vaar nu op een 55 m en heb bijna mijn studie schipper erop zitten + vaartijd. Ik heb altijd nog hetzelfde doel voor ogen gehad.

Maar dan wordt het je opeens zo moeilijk gemaakt!

Kleine schepen dit, kleine schepen dat, ik was 15 toen ik al vol op onderzoek was hoe ik het snelste een spits zou kunnen kopen. Ik heb zelf contact opgenomen met verschillende banken, want er stond een spits te koop met alles ccr2 en alles erop en eraan. Maar dan nog wilde niemand (zelfs nu ik inmiddels 18 ben) mij geloven en ik werd zelfs voor gek verklaard! Hoe triest is dit? De staat houd je vol voor de gek, maar wel profiteren!! En dan vinden ze het gek dat de kleine binnenvaart er aangaat? Maar ze doen geen ###### helemaal niks, maar iemands of van meerderen hun dromen en toekomst kapot maken, dat kunnen ze! Maar niet bij mij, hoe dan ook houd ik vol! Dat doe ik al vanaf mijn 6e!

FAME

Van een van onze denktankleden:

Na bijna een jaar onder het juk van Corona, ook al 2 jaar bijmenging van Fame. Oké, de verplichte extra bijmenging is uitgesteld, maar het zogenaamde testen gaat door. De vervuiling van het brandstofsysteem is, denk ik, langzaam maar zeker wel bekend.

Maar naar de gevolgen voor de motoren wordt niet gekeken. Dit terwijl Packard/DAF wel een rapport heeft waar duidelijk aangetoond wordt, dat de motoren schade ondervinden: De injectoren, de uitlaatkleppen en ook het roetfilter vervuilen. Over het aankoeken van zuigerveren is nog steeds niets bekend. Ikzelf en nog een eigenaar van een schip hebben voor het zogenaamde Clinch meten aan de pijp gevaren met Change TL. Het gevolg: alle injectoren kapot, maar ook vuiler aan de pijp en de smeeroliestand-tijd maar de helft. Ook heb ik ca 200 ltr. drab uit mijn tank kunnen halen, die met 8 jaar varen op GTL brandschoon was, net als de motor.

Leverancier, de bunkerstations en de verzekering gaven mooi niet thuis. U bent dus gewaarschuwd en wordt wakker. Ten eerste: we willen schoner worden aan de pijp en niet vuiler. De papieren tijger en de zakkenvullerij, willen wij dat?

Groeten en een behouden vaart,
Gerrie van Neijenhoff
MS Melvin

Windturbines en onze gezondheid

Veel schippers weten hoeveel effect de windturbines hebben op de nachtrust (of het ontbreken daarvan) van de bemanning van de binnenvaartschepen.

Alles mag bij schepen, want wij worden niet als gewone bevolking gezien. We wonen tenslotte op een schip en zijn dus een bedrijf. Waar we zijn gelden regels voor een industriegebied, ook als het geen industriegebied is.

Maar ook “gewone” bewoners hebben last van de windturbines, ook al mogen die lang niet zo dicht bij een woning staan, als bij een schip.

Nu zijn er vragen gesteld over de wijze waarop het RIVM een rapport heeft opgesteld hierover, door de PVV.

We willen u enkele van die vragen niet onthouden:

1. Hoe reageert u op de bevindingen van epidemioloog Bijl dat de conclusies van het RIVM dat windturbines “slechts lichte klachten als hinder en slaapverstoring zouden veroorzaken niet deugen” en te positief zijn, en dat de “geruststellende” RIVM-rapporten bedoeld zijn “om de uitrol van de energietransitie niet te verstoren”?
2. Ziet u een link met de bevindingen van onderzoeker Van Hoof (Universiteit Twente) dat het RIVM in zijn té rooskleurige rapporten over windturbines gebruik heeft gemaakt van studies “die door de windindustrie zijn betaald of door de windindustrie zijn geschreven én die de gezondheidsrisico’s minimaliseren” en dat het RIVM deze invloed van de windlobby heeft verzwegen?
3. Erkent u dat windturbines kunnen leiden tot hartklachten, slapeloosheid, langdurige stress, concentratieproblemen etc. bij omwonenden? Zo ja, waarom worden er dan nog steeds windturbines bijgebouwd? Waarom is de gezondheid van omwonenden ondergeschikt aan het behalen van onhaalbare klimaatdoelen?
4. Wat vindt u ervan dat omwonenden van windturbines letterlijk op de vlucht slaan? Deelt u de conclusie dat deze klimaatvluchtelingen het directe gevolg zijn van uw klimaatgekte? Deelt u de mening dat niet de omwonenden, maar de overlastgevende, ziekmakende windturbines moeten wijken?

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..…

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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