ASV Nieuwsbrief

Februari 2021

Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

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

INHOUD

Voorwoord
4 BBB

Vergadering
5 Voorjaarsvergadering

Ligplaatsenbeleid
PROEF RWS langer liggen op ligplaatsen
6 Ligplaatsenbeleid (een klein beetje versoeped)
10 Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd
12 Uitvoering motie ligplaatsbeleid
Overige ligplaatsproblematiek
12 Kanaleneiland
13 Iets melden zo doet u dat in Utrecht
15 Nieuwe havenverordening port of Twente
16 Ligplaatsperikelen Groningen en Friesland
18 Coulanceregeling Rotterdam
18 Binnenhavengeld Amsterdam en Zaan
19 Reactie reserveringsapp Zaanstad

Ministerie I&W
20 ILT overleg 5 januari 2021

Boetebeleid
21 Boetes Binnenvaart nog steeds disproportioneel hoog en veel.

Rotterdam
22 Verslag WBR 16-12-2020
23 Verslag Dintelhaven ADM

Covid
24 COVID brief voorbeeld
25 Certificering uitvoeren ten tijde van corona

Fosfine
26 Begeleidend schrijven betreffende fosfine Amsterdam
26 PvA ontsmette lading zeeschepen

TNO White paper
27 Einde van de modal shift, Herijken missie en strategie TNO noodzakelijk

Nautisch technisch
29 Integraal riviermanagement
30 Beter Bediend
30 BICS
31 Regels voor drones
32 Lancering Watertruck
Coevordersluis
32 Stremming Coevordersluis
33 De pers over de Coevordersluis
34 PVV - Voor Pampus
35 Vragen CDA

Winter
36 Winter in Nederland

Toekomst Binnenvaart
38 Video-verslag werksessie 2 Toekomst binnenvaart

Vergroening Binnenvaart
40 ASV bezorgd over Biodiesel in de binnenvaart
41 ASV wil meepraten over bijmenging Biobrandstof
41 Verslag van video overleg Biobrandstof
42 Biodieselfraude
42 Subsidie duurzame scheepvaart
43 Persbericht ElCB subsidie stage V motoren

Bedienen op afstand
44 Reactie ASV op Haarlem overweegt invoering centrale brugbediening

Flitslampje
46 Eindproject
46 Nieuw havenreglement
46 Ook in Vlaanderen betalen voor huisvuilafgifte
47 Sluis 8 en 9 Helmond

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

BBB

…Wellicht een vreemde kop voor het voorwoord van onze nieuwsbrief. Waar staan die drie letters “B” nu eigenlijk voor? Ze staan voor drie woorden die inmiddels gemeengoed zijn van een aantal prominente mensen zoals wereldleiders, diegenen die denken te weten hoe ze de toekomst van onze planeet vorm moeten geven en zelfs onze premier:

Build Back Better. Heel letterlijk vertaald: “Bouw beter terug.”

Welke lading deze drie woorden in zich hebben of dekken, is nog enigszins in nevelen gehuld. Inmiddels ligt er in ons parlement een vraag of onze premier een toelichting, dan wel antwoord wil geven, op wat hij nu bedoelt met deze woorden die hij gebruikt in een toespraak waarvan een filmpje op het web circuleert.

Persoonlijk heb ik er niet heel veel vertrouwen in, omdat de afstand tussen de politiek en de “gewone” burger steeds groter wordt. Dit gaat ook onze branche niet voorbij. Wat wordt er allemaal, als we niet oppassen, voor en over ons beslist?

Hoe bedoel je Build Back Better?

Ik denk dat, wanneer je vraagt aan de gewone man of vrouw, hoe zij inhoud zouden geven aan een dergelijke term, je een totaal ander antwoord krijgt, dan van mensen die ergens in de hoogste politieke regionen verkeren.

Als ik deze term inhoud zou moeten geven, dan gaan heel veel zaken weer terug naar hoe het was, alleen dan beter! Te denken valt aan; Meer bediening ter plaatse van objecten als sluizen en bruggen, een rivier als de Maas weer terugbrengen in de staat van het “stenen oever tijdperk”, de langsdammen weg in de Waal tussen Beneden Leeuwen en Varik, het onderhoud van de objecten weer in eigen beheer van RWS enz. enz. En last but not least: een telkens terugkerend onderwerp als het ligplaatsenbeleid.

We hebben ons hierin recent beziggehouden met het dossier Coolhaven. Dit betreft het vaarwater binnen de Parksluizen. Langs dit traject heb je tot de Spaanse polder prachtige kades waar je kunt liggen en waar ook zo lang als ik me kan heugen (en dat is toch zo’n 22 jaar) schepen gebruik van maakten. Tot een aantal jaren terug was dit nooit een probleem.

Totdat bleek dat het geen aangewezen ligplaatsen zijn… De rest laat zich raden. Kort gezegd, na veel overleg en heen en weer mailen en nog eens een overleg, mogen we ons nu toch verheugen op een aantal ligplaatsen die daarvoor aangewezen zijn… En op meerdere plaatsen worden er kleine stapjes vooruit gemaakt.

Maar mijn “build back better” hierin zou zijn: Daar waar afmeergelegenheid is, mag je liggen. Ofwel, zoals het in het verleden was, alleen dan beter!

Nu moet ik toegeven dat ik wel sterk de neiging heb om alles bij het oude te willen houden… En dat kan ook een valkuil zijn. Vroeger was niet alles beter, maar waren veel zaken wel goed! Waarom? Omdat men toen besefte dat je het geld wat je had maar één keer uit kon geven. En daarom resulteerde dat in dingen die lang mee moesten gaan, dus duurzaam voor wat betreft levensduur. Nu zie je in de zucht naar efficiëntie en oneindige verbetering, dat men de plank nog wel eens misslaat. Beproefde concepten moet je niet willen veranderen, maar alleen op onderdelen verbeteren wanneer je zeker weet dat het ook een verbetering oplevert.

Allen veel leesplezier in deze nieuwsbrief!
Machiel Smitsman mbs Merwestroom.

Vergadering

Geachte leden.

Normaal bent u gewend dat de ASV een voorjaarsvergadering houdt in maart. Helaas, in deze tijd van Corona, is het nog te onzeker om deze in te plannen. Wij zijn dan ook genoodzaakt om deze op een later tijdstip te laten plaatsvinden, wanneer dit weer mogelijk is. We houden u uiteraard op de hoogte.

Ligplaatsen

PROEF RWS langer liggen op ligplaatsen

Ligplaatsenbeleid (een klein beetje versoepeld)

Achtergrondinformatie aanpak ligplaatsproblematiek

Weet u nog? Op 22 juni vond er een gesprek plaats tussen de ASV, BLN-Schuttevaer en gedeputeerde Baljeu van Zuid-Holland, bijgestaan door een beleidsadviseur en de coördinator handhaving.

De directe aanleiding van dit gesprek was het feit dat de Franto weigerde te verkassen vanuit het Merwedekanaal waar (RWS) coulance beloofd was i.v.m. Corona. De oorzaak is natuurlijk de langslepende ligplaatsenproblematiek wat almaar erger wordt. Het is prettig dat het probleem van de constant verplicht verkassende schepen werd erkend door de gesprekspartners Ik heb vanuit het gesprek, na wat uitleg over de situatie en de wijze van handhaven in Zuid-Holland, begrepen dat we allen de focus meer op het landelijk beleid en de rol die Zuid-Holland kan hebben willen leggen, om dit probleem in groter geheel zichtbaar te maken.
De ASV heeft aangegeven dat wat ons betreft hier RWS een trekkende rol in zou moeten hebben maar die rol eigenlijk niet op zich neemt. Daarom is Zuid-Holland nu degene die (doordat schippers weigeren te verplaatsen) dit probleem op haar bordje heeft gekregen.
We hebben uitgesproken dat er een verschil van mening is over de handhaving. Ik heb begrepen dat gedeputeerde Baljeu vaststelt dat regels gehandhaafd horen te worden omdat je anders geen regels op hoeft te stellen, waarbij volgens de ASV de handhaven van regels niet een doel op zich kan zijn (zoals het nu lijkt) maar een middel (om uitwassen tegen te gaan) en je dus proportioneel met het handhaven om zou moeten gaan.

Gedeputeerde stelde voor om een soort “schillensysteem” voor benodigde ligplaatsen vast te stellen. Waar moeten welke ligplaatsen komen in Nederland? Dus waar kunnen/moeten schepen liggen die alleen een heel tijdelijke rustplaats nodig hebben, waar kunnen/moeten schepen iets langer liggen en waar zijn de plekken ingeval van omstandigheden waarbij je gewoon je schip rustig voor langere tijd ergens kunt leggen.

De ASV staat heel positief tegenover deze gedachte van de “schillen” en aangegeven dat schippers daar graag over mee willen denken, waarbij een vervolgoverleg in september/oktober zal plaatsvinden.

Om vast een indicatie te geven heeft de ASV daarop een stuk naar betrokkenen gestuurd zoals het in de ASV-nieuwsbrief is geplaatst omdat we in de (wegens corona afgelaste) voorjaarsvergadering dit onderwerp met de leden zouden bespreken:

Ligplaatsenbeleid en de Minister
In Het AO heeft de Minister uitgesproken dat zij echt iets wil doen aan het ligplaatsenbeleid (o.a. naar aanleiding van de vragen van partijgenoot Dijkstra) en dat ze wacht op voorstellen hieromtrent vanuit de binnenvaart.

Welke Algemene voorstellen kunnen we de Minister doen vroegen wij ons af?

- RWS neemt voortouw om ligplaatsenbeleid in Nederland te inventariseren en af te stemmen: Provincies/ gemeenten/ RWS etc. moeten gezamenlijk tot een landelijk beleid komen
- Daarbij zou verspreid over het land ligplaatsen moeten komen waar schepen voor langere tijd kunnen afmeren zonder daarvoor toestemming te hoeven vragen. Langere tijd is: minimaal 2 maanden, met een uitloop naar 6 maanden. Daarbij dienen alle voorzieningen aanwezig zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater). RWS kan dit eventueel doen in samenspraak met provincies.
- De Minister zou met alle steden die zeehavens hebben (Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen) in gesprek moeten gaan om af te spreken dat deze steden VOLDOENDE ligplaats dienen te bieden aan binnenvaartschepen, waarbij alle voorzieningen aanwezig zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater) waar schepen in ieder geval een maand ligplaats mogen nemen.
- Knelpunten dienen geïnventariseerd te worden wat betreft overnachtingsligplaatsen waar een tekort aan is
- Bij sluizen en bruggen waar schepen voor komen te liggen bij sluiting van die bruggen en/of sluizen dienen de ligplaatsen zodanig te zijn dat schippers aan de wal kunnen (en de hulpdiensten aan boord kunnen komen)
- Bedrijven moet verboden worden om schepen op te sluiten achter hekken; dat betekent dat er altijd een uitweg moet zijn naar buiten en de hulpdiensten naar binnen moeten kunnen (via code, sleutel of anderszins)

Tot zover een eerste voorzet vanuit de ASV, die aangevuld is met een enquête door de ASV gehouden.

Ligplaatsproblematiek, ook in tijden van corona
Vervolgens ontving de ASV een schrijven van de gedeputeerde van Zuid-Holland die aannam dat inmiddels alles wel geregeld zou zijn.

Daarop schreef de ASV dit antwoord aan de gedeputeerde Zuid-Holland

Geachte,

Dank voor uw vraag aan ons betreffende de ligplaatsproblematiek voortbordurend op het gesprek dat wij op 22 juni 2020 hebben gevoerd samen met de heer Schultz van BLN-Schuttevaer.
Daarbij was (zoals wij aangegeven hebben) corona niet de oorzaak van de ligplaatsenproblematiek maar maakte de problematiek wel extra duidelijk.
Wij hebben daarbij inderdaad gerefereerd aan een aangenomen Kamermotie waarin RWS gevraagd werd samen met de sector te kijken naar verruimingsmogelijkheden van de ligplaatsduur. Zoals u omschrijft: Een belangrijk punt voor ons was een landelijke afstemming, waarbij Rijkswaterstaat de coördinatie rol voor afstemming van het ligplaatsenbeleid tussen alle vaarwegbeheerders op zou pakken.
Wij zijn u dan ook bijzonder erkentelijk voor het feit dat u hierover met ons en Rijkswaterstaat in gesprek wilde en wij hebben er dan ook alles aan gedaan om mee te helpen met dit overleg.

Zo heeft de ASV:

- een enquête gehouden onder de schippers (zie bijlage)
- we hebben een lijst aangeleverd waar de grootste knelpunten zich bevinden
- we hebben een lijst aangeleverd met plekken waar o.i. vrij eenvoudig een verruiming van de ligtijd zou kunnen plaatsvinden (n.a.v. de vraag van RWS: *"Wij hebben zojuist gesproken met de provincies en afgesproken dat ook zij nog eens kritisch willen kijken waar mogelijkheden zijn om de maximale ligtijden te verruimen. Als jullie kunnen aangeven aan welke concrete provinciale ligplaatsen jullie dan als eerste denken dan sluiten wij dat kort met hen".)*

Dit hebben we allemaal al maanden geleden aangeleverd maar wij hebben nog helemaal niets concreets terug gehoord.

U schrijft:
Inmiddels heeft Rijkwaterstaat deze coordinerende rol voor het ligplaatsenbeleid met de provincies opgepakt. U heeft hierover ook contact gehad met de heer Schuiten van Rijkswaterstaat. Ik heb de indruk dat constructief gewerkt wordt aan oplossingen.

Wij hebben wel contact met RWS in die zin dat wij vooral veel hebben aangeleverd en te horen krijgen dat men ermee bezig is. Echter, tot nu toe zien wij concreet nauwelijks beweging in deze.
RWS vermeld naar ons toe dat men er mee bezig is en eerst op korte termijn de zaken wil regelen en later kijken voor de langere termijn. Maar hoelang gaat dat nog duren? We zijn inmiddels al een half jaar verder.

Van Minister van Nieuwenhuizen in het AO op 3 december jl. horen wij dat er "coulance" toegepast wordt wat betreft de maximale ligduur.
Echter, de minister spreekt van een coulance waarbij de schippers niet op de hoogte zijn waar die coulance dan uit bestaat. Waar kun je langer liggen en hoeveel langer kan dat dan?
Niets is officieel. De Minister heeft het over 1 tot 2 weken i.p.v. 3x24 uur, maar dat hebben wij in de praktijk nog niet gehoord van schippers. Het is hooguit enkele dagen extra en dan hebben we het nog specifiek over de kerstperiode.

Ondertussen worden er ligplaatsen onttrokken omdat er door regelgeving opeens op een aantal plekken niet meer in dezelfde breedte afgemeerd mag worden als voorheen. Kortom, wat de schippers betreft is er erg weinig opgelost.

We zien bovendien dat de coronacrisis nog lang niet ten einde is en weten nog steeds niet waar we nu voor langere tijd officieel gewoon mogen blijven liggen met de bijbehorende voorzieningen. Zoals de heer Schultz het tijdens het gesprek al treffend uitdrukte: *"als je als schipper niet beneden de kostprijs wil varen en dus ergens moet blijven liggen moet je niet gedwongen worden zinloos rondjes te blijven varen".*

Als reactie op de vraag van Rijkswaterstaat waar de grootste knelpunten zich bevinden wat betreft het hanteren van het 3x24 uur beleid?

hebben wij de volgende conclusie getrokken:
De grootste knelpunten wat betreft 3x24 uur liggen:
- Sluis Schijndel
- Sluis Empel
- Oosterhout (voor sluis 1 en Marksluis)
- De Wacht ('s Gravendeel); 's Gravendeel
- Prinses Margriet kanaal in Friesland. Je hebt ook geen havengeld plekken langs het prinses Margriet kanaal. dus geen uitwijkmogelijkheden.
- de Twente kanalen. Daar zijn zelfs plekken waar je overdag niet eens mag liggen.
- In Eefde binnen de sluis.
- Tussen de Moerdijk brug en Lith is helemaal niks.
- Gelderse IJssel ook veel te weinig.
- De Lek weinig goede ligplaatsen voor langere periodes.
- Het Kanaal Gent- Terneuzen weinig goede ligplaatsen voor langere periodes

Opmerkingen
- Maar ik weet niet hoor of we RWS hier serieus in moeten nemen. Dit vroegen ze 20 jaar geleden ook al. En sinds dien nog niks wezenlijks gedaan. Alleen maar overal grotere schepen toelaten en wachtplaatsen daar niet op aanpassen.
- Buiten Schellingwoude is zelfs helemaal geen plaats voor schepen langer dan 85m, waarbij je aan de wal kan komen en of hulpdiensten aan boord kunnen komen, zelfs niet bij kegelschepen.

Als reactie op de volgende vraag van Rijkswaterstaat:
Waar zullen geen problemen ontstaan als de 3 x 24 uur aangepast wordt naar een langere tijdsduur?
Hebben wij de volgende antwoorden ontvangen.

Geen problemen zullen ontstaan bij:
- gehele Wilhelminakanaal
- Zuid-Willemsvaart, sowieso traject Veghel tot Belgische grens
- Sluis Panheel
- Sluis Empel
- De sluizen op de Maas
- Gorinchem
- van Veghel naar Helmond
- Kanaal Gent-Terneuzen
- In Friesland was het nooit een probleem.
- En in Ramspol ook niet.
- Eemskanaal was het ook nooit een probleem
- In Stroobos, Gaarkeuken, Groningen, Bloemhof plek zat
- Nijkerk
- Tholen.
- Lelystad

Voorstel:
Zou er in IJzendoorn, Haaften, Gravendeel etc. niet een plaats voor bv een week gemaakt kunnen worden?

Opmerkingen op facebook en vanuit de denktank:
- Maar ik snap nog steeds niet dat ze bij RWS niet doorhebben dat er gewoon een tekort is. Met 3x of 1x 24 uur los je dat probleem niet op. Op Amsterdamrijnkanaal is het beter geregeld alleen jammer dat het bij Kanaleneiland in Utrecht niet zo superveilig is.

- Dat is naar mijn idee nergens een probleem, overal minimaal 7 dagen moet mogelijk zijn ... een lang weekend, eens niet aan de reis zijn, je gaat naar huis ... en dan MOET je terug naar boord komen omdat je Max 3x 24 uur mag liggen, het is echt absurd. Of enkele dagen liggeld, zonder te weten wanneer je gaat lossen, maar je moet wel weer weg en een andere plek zoeken

- Heb al meerdere malen aangegeven bij RWS dat we momenteel HUN problemen aan t oplossen zijn doordat wij op onze spudpalen gaan liggen. Hierdoor kunnen wij bv met 3000ton gewoon bij een spits langszij (om er ook af te kunnen). Anders zou er heeeeeeel vaak geen plek zijn voor ons.....(dit in het kort)

Resultaat: ligplaatsenbeleid (een beetje) versoepeld, (een beetje) coulance met de binnenvaart

Inmiddels is Rijkswaterstaat haar opdracht gaan vervullen. En in de bijlage van hen vindt u de meer uitgebreide mogelijkheid tot ligplaatsnemen.

Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd

Proefperiode10 januari-10 april 2021
(inclusief Merwedekanaal, provincie Zuid-Holland)

Naar aanleiding van een aangenomen motie in de Kamer, een ASV-enquête over

ligplaatsenbeleid en een gesprek tussen RWS, de provincie Zuid-Holland, ASV en BLN-Schuttevaer heeft RWS ons hierover een document opgestuurd: Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd:

De betreffende mail luidde:
Beste ASV,
Met dit bericht informeer ik u over een aantal locaties waar we een langere toegestane ligtijd willen uitproberen dan de vaak gebruikelijke 3 x 24 uur. De ligplaats beperkingen zijn geen doel op zich maar een middel om voldoende overnachtingsmogelijkheden te borgen voor de doorgaande scheepvaart. **Ik verzoek u om dit bericht voor 10 januari bekend te maken bij uw leden.**

Al langer proberen we coulant met de ligplaats beperkingen om te gaan als er geen alternatieve ligplaatsen meer beschikbaar zijn in de buurt. In overleg tussen u en medewerkers van mijn dienst en in aanvulling hierop, hebben we eind vorig jaar een lijst met potentiele ligplaatsen ontvangen waar een langere ligtijd mogelijk lijkt. Na nadere analyse willen we voor een flink aantal van de genoemde locaties nu de volgende lijn volgen:

Van 10 januari t/m 10 april 2021 staan we op de in de bijlage bij dit bericht genoemde locaties een langere ligtijd toe zoals eveneens nader gespecificeerd in de bijlage. Dit onder de voorwaarde dat de langere ligtijd veroorzaakt wordt door een langere wachttijd op lading in de heersende (Corona) omstandigheden. Na deze periode evalueren we en bekijken we of en hoe we hiermee verder kunnen.
Met vriendelijke groet,
Directeur Scheepvaartverkeer- en Watermanagement

Een uitleg over de gang van zaken vanuit de ASV:

Achtergronden van deze proef:

Deze selectie komt voort uit het gesprek dat de ASV op 22 juni 2020 heeft gevoerd met de gedeputeerde van Zuid-Holland samen met de heer Schultz van BLN-Schuttevaer.
Daarbij was (zoals wij aangegeven hebben) corona niet de oorzaak van de ligplaatsenproblematiek maar maakte de problematiek wel extra duidelijk.
Wij hebben daarbij gerefereerd aan een aangenomen Kamermotie waarin RWS gevraagd werd samen met de sector te kijken naar verruimingsmogelijkheden van de ligplaatsduur. Een belangrijk punt voor ons was een landelijke afstemming, waarbij Rijkswaterstaat de coördinatie rol voor afstemming van het ligplaatsenbeleid tussen alle vaarwegbeheerders op zou pakken.
Wij zijn u dan ook mevrouw Baljeu, gedeputeerde van Zuid-Holland bijzonder erkentelijk voor het feit dat zij hierover met ons en Rijkswaterstaat in gesprek wilde en wij hebben er dan ook alles aan gedaan om mee te helpen met dit overleg.

Zo heeft de ASV:
- een enquête gehouden onder de schippers (zie bijlage)
- we hebben (binnen enkele dagen na aanvraag vanuit RWS) een lijst aangeleverd waar de grootste knelpunten zich bevinden
- we hebben (binnen enkele dagen na aanvraag vanuit RWS) een lijst aangeleverd met plekken waar o.i. vrij eenvoudig een verruiming van de ligtijd zou kunnen plaatsvinden (n.a.v. de vraag van RWS: *"Wij hebben zojuist gesproken met de provincies en afgesproken dat ook zij nog eens kritisch willen kijken waar mogelijkheden zijn om de maximale ligtijden te verruimen. Als jullie kunnen aangeven aan welke concrete provinciale ligplaatsen jullie dan als eerste denken dan sluiten wij dat kort met hen".)*

Dit hebben we allemaal al maanden geleden aangeleverd en uiteindelijk is dit dus het resultaat. Daar is na het aanleveren vanuit de ASV verder geen communicatie meer over geweest.

We zijn inmiddels dus een half jaar verder.

Van de, bijzonder gewaardeerde, Minister van Nieuwenhuizen in het AO op 3 december jl. hoorden wij dat er "coulance" toegepast wordt wat betreft de maximale ligduur.
De minister sprak van een coulance waarbij de schippers (en sluiswachters) niet op de hoogte waren waar die coulance dan uit bestond.
Dankzij dit recente schrijven lijkt het eindelijk zo te zijn dat schippers weten waar ze dan langer zouden mogen blijven liggen, waarbij helaas naast de provincie Zuid-Holland geen enkele andere provincie, waterschap of gemeente (behalve de haven van Amsterdam, maar dat hadden we al zelf met Amsterdam afgesproken) een rol blijkt te spelen in deze situatie, waarom niet, is onze vraag.

De Minister gaf in het AO maritiem aan blij te zijn met de 4 extra ligplaatsen bij Gorkum, maar, naast het feit dat dat er 7 minder zijn dan de bedoeling was, zijn er ondertussen zijn er ook alweer ligplaatsen onttrokken omdat er door regelgeving opeens op een aantal plekken niet meer in dezelfde breedte afgemeerd mag worden als voorheen. Kortom, wat de schippers betreft is er tot nu toe erg weinig opgelost.

Na de vraag aan de ASV van de Zuid-Hollandse gedeputeerde over de voortgang van het geheel in december was dan ook ons antwoord: "We zien dat de coronacrisis nog lang niet ten einde is en weten nog steeds niet waar we nu voor langere tijd officieel gewoon mogen blijven liggen met de bijbehorende voorzieningen. Zoals de heer Schultz (BLN-Schuttevaer) het tijdens het gesprek al treffend uitdrukte: "als je als schipper niet beneden de kostprijs wil varen en dus ergens moet blijven liggen moet je niet gedwongen worden zinloos rondjes te blijven varen".

Nu zien wij dan dit schrijven van Rijkswaterstaat met als toelichting:
In bijzondere omstandigheden *(zoals bijvoorbeeld Corona) kan het voorkomen dat een schip langer moet wachten op lading. Om het telkens verplaatsen na verstrijking van de maximale ligtijd te voorkomen, is een aantal plekken geselecteerd waar, gedurende een proefperiode van 10 januari-10 april, schippers langer dan de maximale ligtijd kunnen liggen.*
De geselecteerde plekken zijn mede bepaald op aangeven van de schippers zelf.
Om te voorkomen dat het schip heel lang blijft liggen is er per plek een maximum bepaald van TWEE WEKEN!
!!!De gangbare procedure van aanmelden blijft gelden.
Het kan zijn dat de proeflocatie een deel van de beschikbare ligplaatsen betreft. Er moet namelijk altijd gelegenheid voor de doorgaande vaart zijn om op efficiënte wijze nachtrust te nemen.
De proef wordt ook bekend gemaakt met een BAS bericht. (en aanvullende communicatie via de belangenverenigingen)
Er is sprake van een proefperiode van 3 maanden van 10 januari tot 10 april. Daarna STOPT deze proef en vindt evaluatie plaats.
(Havenbedrijf Amsterdam houdt ook een proef met langer liggen in de IJ-haven. Hiervoor bestaat aparte procedure op de website van haven Amsterdam.)

Kortom: het is een begin om het rigide beleid aan de orde te stellen en het is goed dat dit opgepakt is.
Maar u zult begrijpen dat dit voor de ASV nog maar het eerste kleine stapje is, wat er gezet is om de situatie wat ligplaatsen betreft in de binnenvaart te verbeteren.

Onderstaande is wat de ASV namelijk al eerder naar Rijkswaterstaat opgestuurd heeft
Wij denken dat er (net als we in het verleden gekend hebben) helemaal niet altijd een maximumtermijn op hoeft te zitten. Men lijkt ervanuit te gaan dat dat maximumtermijn moet. En natuurlijk willen wij de doorgaande vaart niet blokkeren, dat zijn we tenslotte zelf ook. Maar die extreme angst die er nu blijkt te heersen voor obstakels (wij dus) voor Vlot en Veilig vervoer is volgens ons echt ongegrond.
Het bewijs zie je in landen als België en

Frankrijk, waar deze beperking bijna nergens geldt en je in principe overal mag blijven liggen tenzij er een bordje staat (precies andersom als in Nederland, waar je in principe nergens mag blijven liggen).

Dit was ons voorstel:

1. ALLEEN BEPERKTE LIGPLAATSDUUR ALS DAT ECHT NODIG IS
   Voorstel: alle bordjes weg maximale ligduur (max 1x24 uur, 3X24) en plaats ze alleen als het aantoonbaar nodig is.
2. LIGPLAATSEN REALISEREN VOOR LANGERE TERMIJN
   verspreid over het land komen er ligplaatsen waar schepen voor langere tijd kunnen afmeren zonder daarvoor toestemming te hoeven vragen.
   - Langere tijd is: minimaal 2 maanden, met een uitloop naar 6 maanden.
   - Daarbij dienen alle voorzieningen aanwezig zijn (auto-afzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater).
3. KNELPUNTEN INVENTARISEREN OVERNACHTINGSPLEKKEN
   - Knelpunten dienen geïnventariseerd en aangepakt te worden wat betreft overnachtingsligplaatsen waar een tekort aan is
4. Omstandigheden ligplaatsen moeten goed en veilig zijn
   Bij sluizen en bruggen waar schepen voor komen te liggen bij sluiting van die bruggen en/of sluizen dienen de ligplaatsen zodanig te zijn dat schippers aan de wal kunnen (en de hulpdiensten aan boord kunnen komen)
5. Bedrijven moet verboden worden om schepen op te sluiten achter hekken; dat betekent dat er altijd een uitweg moet zijn naar buiten en de hulpdiensten naar binnen moeten kunnen (via code, sleutel of anderszins)
6. Voldoende ligplaatsen in zeehavens (Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen)
   - Deze havens dienen VOLDOENDE ligplaats te bieden aan binnenvaartschepen,
   - waarbij alle voorzieningen aanwezig zijn (autoafzetplaats, goede afloopmogelijkheden, walstroom, afvalvoorziening, drinkwater)
   - waar schepen in ieder geval een maand ligplaats mogen nemen

Dus hiermee hoop ik duidelijk gemaakt te hebben dat wat betreft het ligplaatsenbeleid er zeker nog een noodzaak is verdere stappen te zetten.

Niet tevreden
De ASV is (natuurlijk) niet tevreden. De enige buiten Rijkwaterstaat die een tegemoetkoming heeft gedaan is de provincie Zuid-Holland, en precies het kanaal waar de FRANTO weigerde te vertrekken. Daar blijft de maximale ligduur 1 week maar ALS men geen werk heeft (door corona) dan KAN het maximaal 3 weken worden. En dat terwijl de ASV lijsten vol met mogelijke plekken heeft doorgestuurd waar verruiming van ligduur zou kunnen plaatsvinden.

Versoepeling beleid alleen in verband met corona
We merken ook aan de teksten van Rijkswaterstaat dat men alleen denkt aan bijzondere omstandigheden in verband met Corona. We zijn een heel klein stapje verder maar ons werkelijk begrijpen en een oplossing zoeken voor de genoemde problemen zien we toch nog niet.

Weer weggestuurd
Op dit moment worden de schepen in het Merwedekanaal, waar ze al die maanden mochten blijven liggen, (wat aantoonbaar geen enkele maal voor problemen heeft gezorgd) weer weggestuurd. We zijn weer (bijna) terug bij af.

Tot zover voor nu…….

Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd

Rijkswaterstaat
Ministry of Infrastructure and Water Management

Selectie ligplaatsen voor de **proef** langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd

Proefperiode 10 januari-10 april 2021 (inclusief Merwedekanaal, provincie Zuid-Holland)

Januari 2021

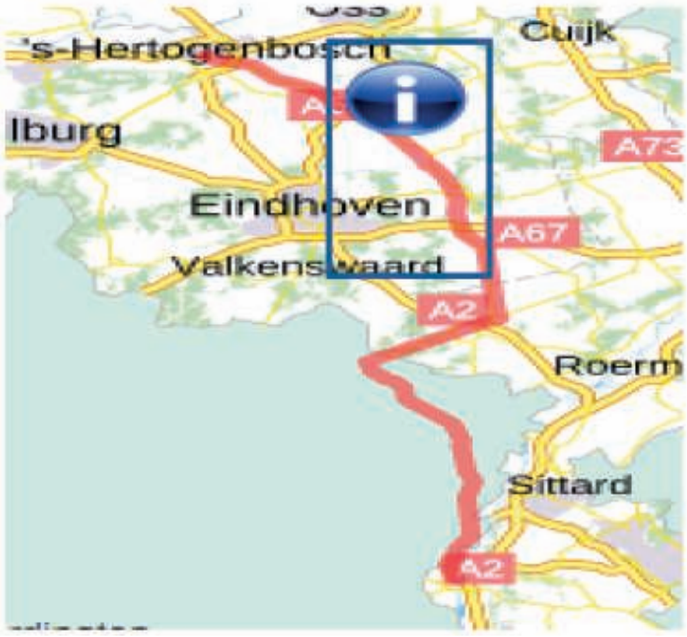
1

Proefperiode10 januari-10 april 2021
(inclusief Merwedekanaal, provincie Zuid-Holland)

Naar aanleiding van een aangenomen motie in de Kamer, een ASV-enquête over ligplaatsenbeleid en een gesprek tussen RWS, de provincie Zuid-Holland, ASV en BLN-Schuttevaer heeft RWS ons hierover een document opgestuurd: Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd

Als u dat document wil ontvangen kunt u mailen naar info@algemeeneschippersvereeniging.nl of download de folder op: https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/ligplaatsen/proef_langer_liggen.pdf

Toelichting RWS:
In bijzondere omstandigheden (zoals bijvoorbeeld Corona) kan het voorkomen dat een schip langer moet wachten op lading. Om het telkens verplaatsen na verstrijking van de maximale ligtijd te voorkomen, is een aantal plekken geselecteerd waar, gedurende een proefperiode van 10 januari-10 april, schippers langer dan de maximale ligtijd kunnen liggen.
De geselecteerde plekken zijn mede bepaald op aangeven van de schippers zelf. Om te voorkomen dat het schip heel lang blijft liggen is er per plek een maximum bepaald van TWEE WEKEN!
!!!De gangbare procedure van aanmelden blijft gelden.
Het kan zijn dat de proeflocatie een deel van de beschikbare ligplaatsen betreft. Er moet namelijk altijd gelegenheid voor de doorgaande vaart zijn om op efficiënte



wijze nachtrust te nemen.
De proef wordt ook bekend gemaakt met een BAS bericht. (en aanvullende communicatie via de belangenverenigingen)
Er is sprake van **een proefperiode van 3 maanden van 10 januari tot 10 april.** Daarna STOPT deze proef en vindt evaluatie plaats.
(Havenbedrijf Amsterdam houdt ook een proef met langer liggen in de IJ-haven. Hiervoor bestaat aparte procedure op de website van haven Amsterdam.)

Hieronder een samenvatting:
A1-Noord-Nederland Lemmer-Delfzijl: Groningse deel
Bij Bloemhof, locatie Overschild Isrscode: NLOSK000604515200135 Van max. 3x24 uur naar maximaal 2 weken

A2-Noord-Nederland Lemmer-Delfzijl

Friese deel
Bij Irnsum, rechteroever Isrscode: NL-TRO000606838200915Van maximale ligtijd van 3x24 uur naar maximaal 2 weken Tevens verbreding toegestaan tot 18 meter.

B1-MiddenNederland: Nijkerk-Ligplaats Nijkerkerkersluis West, ISRS: NLNKK002291072600256-Ligplaats Nijkerkerkersluis Oost, ISRS: NL-NKK002291070700260 Van maximale ligtijd van 3x24 uur naar maximaal 2 weken
B2-Midden-Nederland: Ramspolbrug : Ligplaats Ramspolbrug 2, ISRS: NLR-PL000861073200340 Van maximale ligtijd van 3x24 uur naar maximaal 2 weken: 3 steigers

C1-Zeeland: Tholen Noordelijke deel: Vluchthaven Tholen 4 ISRS: NLT-HO012040003800008 Van maximale ligtijd van 3x24 uur naar maximaal 2 weken EN 2 breed op geselecteerde gebied

C2-Zeeland: kanaal Gent-Terneuzen aantal plekken Sas van Gent: ligtijd is al onbeperkt, maar bij deze nogmaals onder aandacht gebracht plus buitenkant zijkanaal H voormuseumhaven is verbreed tijdens proef
Kegelkade Sas van Gent 120m westzijde 4 ISRScodeNLSVG001300000900167
Kanaal van Gent naar Terneuzen -westzijde 3 ISRS: NLSVG001305441000172
-320 meter Groene wal zonder borden, afmeerbreedte 14 meter dit i.v.m. de minimale breedte passage bovenmaatse zeevaart.
-150 meter Sas van Gent, buitenkant zijkanaal H, voor de museumhaven, uitbreiding naar 2 breed tot een lengte van 135 meter

D1-Zuid-Nederland: De Maas
Born:
a.Berghaven
b.Beneden west sluis
Van maximale ligtijd van 3x24 uur naar maximaal 2 weken

Zuid-Nederland: De Maas
Van 3x24 uur naar maximaal 2 weken
Maasbracht:
-Sluis Maasbracht (Juliana Kanaal) in Maasbrachthaven

Zuid-Nederland: De Maas
-Bovenzijde Panheel:
Overnachtingsplaatsen (=lichtgroene bollen), langer liggen dan 3x24 maximaal 2 weken.

Zuid-Nederland: De Maas
-Roermond: bij de deurenwerkplaats
Maximaal 2 weken

D 2.1-Zuid-Nederland: Brabantse kanalen, Wilhelminakanaal
Wilhelminakanaal Dongen: Nabij de zwaaikom thvkmr12.1
ISRS NLDON001245613500154
-Kamer 12.1 (Dongen)
-Kamer 45 (Oirschot)
Van 3x24 uur naar maximaal 2 weken

D 2.2-Zuid-Nederland: Brabantse kanalen, Zuid-Willemsvaart
-Zuid-Willemsvaart na Veghel zuidwaarts tot aan de Belgische grens:
langer liggen over gehele traject van max 3x24 uur naar maximum van 2 weken

E-Provincie Zuid-Holland: Merwede kanaal Van 7 dagen naar maximaal 3 weken

Reacties zijn welkom

Uitvoering motie ligplaatsbeleid

Uitvoering motie ligplaatsbeleid zou plaats moeten vinden.
De motie is unaniem aangenomen

MOTIE VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA

Voorgesteld 23 juni 2020

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

Overige ligplaatsproblematiek

Kanaleneiland

De werkgroep Kanaleneiland blijft zich inzetten voor een veiliger en aangenamere ligplaats. Recent heeft de ASV weer een video-overleg gehad over de ligplaatsen en veiligheid daar. De wijkagent heeft het toezicht bij de ligplaats verhoogd en contact gezocht met enkele aangemeerde schippers. We worden dus gehoord gelukkig. Helaas heeft er toch weer een inbraak plaatsgevonden op een aangemeerd schip. Gelukkig heeft de schipper aangifte gedaan en wordt er door de politie actie op gezet. Het is verschrikkelijk voor de schipper die het overkomen is, maar wij zijn wel erg blij met de aangifte van de schipper, zodat er daadwerkelijk actie gezet kan worden op deze criminaliteit. Maakt u ook een vervelende gebeurtenis van intimidatie, inbraak of vandalisme mee, meldt u dat dan alstublieft aan de politie. Hieronder vindt u een overzicht in de meldkaart hoe u dit het beste kunt doen. Ook kunt u aan post Wijk bij Duurstede doorgeven als er een gebeurtenis op het water of aan de wal plaatsvindt, die hinder veroorzaakt.

Betreffende de hinderlijke golfslag gaat RWS de komende periode de beloofde digitale borden plaatsen om schippers te vragen hun golfslag en zuiging in de gaten te houden voor aangemeerde schepen. Wij blijven in gesprek met de gemeente Utrecht, de wijkagent, RWS en andere gesprekpartners om de ligplaats Kanaleneiland weer tot een aantrekkelijke ligplaats te maken.

Iets melden zo doet u dat in Utrecht

Hier kunt u terecht in Zuidwest

Wijkbureau Zuidwest
Hier kunt u terecht met vragen en ideeën voor uw straat of buurt. Ook kunt u hier gevonden voorwerpen inleveren en overlast melden.

Bezoekadres – Al-Masoedilaan 188
Telefoon – 14 030
zuidwest@utrecht.nl
utrecht.nl/zuidwest

Buurtteam Zuidwest
Heeft u vragen of problemen waar u zelf niet uitkomt? Bijvoorbeeld over uw huisvesting, gezondheid, geldzaken, scheiden, verslaving, school of eenzaamheid. Het buurtteam denkt met u mee en biedt concrete hulp.

Buurtteam Kanaleneiland en Transwijk
Bezoekadres – Beneluxlaan 2
Telefoon – 030 7400 514
kanaleneilandnoord@buurtteamsutrecht.nl
kanaleneilandzuid@buurtteamsutrecht.nl
buurtteamsutrecht.nl/kanaleneiland

Buurtteam Dichterswijk en Rivierenwijk
Bezoekadres – Noordzeestraat 20
Telefoon – 030 7400 513
dichtersenrivierenwijk@buurtteamsutrecht.nl
buurtteamsutrecht.nl/dichtersenrivierenwijk

U-centraal – bemiddeling burenproblemen
Huurt u een woning van een corporatie? Meld klachten over woonoverlast rechtstreeks bij hen. Heeft u een eigen woning? Dan kunt u overlast melden bij de gemeente.

Mitros – 030 880 33 00
Portaal – 031 889 89 89
Bo-Ex – 030 282 78 88

Iets melden? Zo doet u dat!

Op deze kaart staan belangrijke telefoonnummers voor het melden van onveilige situaties, overlast en misdrijven.

Blijf op de hoogte

1. Ontvang de Digitale nieuwsbrief Zuidwest
Blijf op de hoogte van het laatste nieuws, werkzaamheden én bijeenkomsten. Meld u aan via **utrecht.nl/nieuwsbrieven**

2. Sluit aan bij uw buurtapp
In verschillende straten delen bewoners informatie over verdachte situaties. Kijk op **Alerteburen.nl** om te zien of uw straat hier gebruik van maakt.

3. Burgernet
Via Burgernet krijgt u een bericht op uw telefoon als er een incident in de buurt is. Zo wordt de kans groter dat een verdacht of vermist persoon wordt opgespoord. Meld u aan via **Burgernet.nl** of download de app.

4. Volg Zuidwest op Twitter
Volg **@WBZuidwest** voor korte nieuwsberichten uit de wijk.

5. Slim Melden Utrecht app
U kunt een online melding doen via de app Slim Melden Utrecht.

112 **politie | ambulance | brandweer**
U belt dit nummer bij:
- gevaar, gewonden en brand
- diefstal, beroving of een overval
- inbraak van woning, auto of een verdachte situatie
- mishandeling, geweld of vechtpartij
- drugshandel
- een gaslucht

0900 8844 **Geen spoed, wel politie**
U belt dit nummer als:
- het niet dringend is maar u wel de politie wilt spreken
- u getuige bent geweest van diefstal, mishandeling, een ongeval of vechtpartijen
- u jongerenoverlast, drugsoverlast of geluidsoverlast ervaart
- u een winkel, organisatie of activiteiten niet vertrouwt

U kunt ook online een melding doen:
www.politie.nl

14 030 **Gemeente Utrecht**
U belt dit nummer bij:
- jongerenoverlast, drugsoverlast of geluidsoverlast
- vernieling
- vervuiling en afval
- onveilige verkeerssituaties

Of u doet een online melding via de Slim Melden Utrecht app of via de website op:
www.utrecht.nl/melding

0800 7000 **Meld Misdaad Anoniem**
U belt dit nummer als:
- u iets wilt melden over criminaliteit zonder uw naam te noemen

U kunt ook online een melding doen:
www.meldmisdaadanoniem.nl

0800 2000 **Veilig thuis**
U belt dit nummer als:
- u vermoedens heeft van huiselijkgeweld of mishandeling
- u zich zorgen maakt over iemand

U kunt ook een melding doen via:
www.samen-veilig.nl
U hoeft hierbij uw naam niet te geven.

Uw melding telt!

Met uw melding krijgen wij een overzicht van welke overlast, waar speelt. We kunnen niet overal meteen naartoe. De 112 meldingen krijgen voorrang. De rest van de meldingen nemen de handhavers en de wijkagenten mee op hun dagelijkse rondes. Als het nodig is ondernemen zij meteen actie.

Nieuwe havenverordening port of Twente

Havengeldverhoging Twentekanalen voor jaarabonnementen

Die nieuwe havenverordening van Havenbedrijf Twente omvat een heel nieuw systeem van innen van havengeld. Werd voorheen gekeken naar de grote tonnenmaat van het schip, nu dient de schipper havengeld te betalen over de ingeladen tonnen. Schippers die niet hun maximale tonnage meenemen zijn volgens Havenbedrijf Twente goedkoper uit. Volgens het havenbedrijf zou dat een wens zijn van de brancheorganisaties binnenvaart waaraan Havenbedrijf Twente gehoor heeft gegeven.

Maar voor de groep schippers die een jaarabonnement afsluit om onbeperkt in de haven te kunnen liggen pakt het heel nadelig uit. Na 26 keer aanleggen had je de aanschaf van zo'n abonnement eruit, en dat is nu dus niet meer mogelijk.

Volgens schippers die op deze manier gedupeerd zijn betekent het een kostenstijging van 170 procent.

Bovendien is er ook nog sprake van een "brengplicht" waarbij de schipper onverwijld een boete ontvangt als men zich een keer vergeet aan te melden. En daarbij vinden schippers het aanmeldsysteem klantonvriendelijk.

De manager van Havenbedrijf Twente geeft de boze schippers weinig kans op herinvoering van het havenbriefje omdat dit nieuwe systeem een wens van de schippers zelf zou zijn. En dit nieuwe systeem zou niet te combineren zijn met het oude systeem van het jaarbriefje. Tegelijkertijd deelt men mee dat de bestaande jaarbriefjes wel gerespecteerd zullen worden.

Deze manager lijkt ook niet helemaal te weten hoe het werkt in de binnenvaart want we lezen in de krant dat hij ervan overtuigd is dat schippers kosten voor vervoer in rekening kunnen brengen bij de opdrachtgever. *"Havengelden kunnen dus worden doorbelast."* Zegt hij.

Wij begrijpen dat de nieuwe regeling in het tweede kwartaal van dit jaar wordt geëvalueerd en dat suggesties voor verbetering worden besproken. „Maar nogmaals, een jaarbriefje koppelen aan deze wijze van het heffen van havengeld is juridisch lastig" stelt de manager.

Op 23 januari 2021 plaatste de ASV onderstaande op haar facebookpagina

Naar aanleiding van een stuk in de krant over de de verhoging van het havengeld in Twente bij gebruik van een havenbriefje voor een jaar, heeft een Kamerlid de handschoen opgepakt. Men wil er aandacht voor vragen in de Tweede Kamer.

Het gaat om het liggen een van de vijf binnenhavens binnen de Port of Twente. Onderdeel van de nieuwe havenverordening die de gemeenteraden van Lochem, Hof van Twente, Hengelo, Almelo en Enschede per 1 januari 2021 hebben vastgesteld. Wat is uw mening hieromtrent? Heeft u ervaringen hiermee? We horen het graag van u. Wilt u hierover extra achtergrondinformatie verschaffen aan ons zodat wij de Kamerleden optimaal kunnen informeren, graag. U kunt natuurlijk ook per e-mail reageren.
Info@algemeenenschippersvereeniging.nl

PVV-Kamerlid Roy van Aalst is razendsnel.

Direct daarop lezen we in Turbantia dat hij wil dat demissionair minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek gaat met de vijf gemeenten die samenwerken binnen het Havenbedrijf Twente over het schrappen van het zogenoemde 'jaarbriefje' voor binnenvaartschippers.

https://tinyurl.com/1bp2572d

Informatie nieuwe havenverordening Port of Twente

Onderstaande tekst heeft de ASV ontvangen van havenbedrijf "port of Twente" met de vraag of wij deze informatie willen verspreiden. Bij deze dus:

Met één havenverordening, één havengeldverordening en een uniforme en ge-

automatiseerde inning van haven-, kade- en opslaggelden is het Havenbedrijf 1 van Port of Twente een duidelijk aanspreekpunt voor de binnenvaart en het bedrijfsleven. Eén loket voor de scheepvaart in de Twentekanalen en dat is wel zo gemakkelijk!

Per 1 januari 2021 is een nieuwe verordening op de heffing en inning van haven-, kade- en opslaggelden van kracht.

In de nieuwe verordening is een andere wijze van het opleggen van het havengeld opgenomen en worden de heffingsgrondslagen gebaseerd op de werkelijke hoeveelheid lading dat geladen en/of gelost wordt in de havens. Het afsluiten van jaarabonnementen is niet langer mogelijk. Gebruikers en/of schippers worden hierover tijdig geïnformeerd.

Met deze nieuwe verordening wordt invulling gegeven aan de uitkomsten van het onderzoek naar "Uniformering grondslagen binnenhavengelden" door Koen de Korte in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Koninklijke BLN Schuttevaer. Hiermee sluiten we aan bij de gewenste landelijke ontwikkeling om te komen tot 1 uniforme heffingsgrondslag (tijdgebonden, kwantitatief en groen) voor alle havens in Nederland.

Het voornemen tot herziening van de verordening en de hoofdlijn van deze herziening is vooraf besproken met de Logistic Association van Port of Twente en de brancheorganisatie van schippers. Zij ondersteunen de nieuwe insteek en heffingsgrondslagen van harte maar hebben moeite met het afschaffen van jaarabonnementen, omdat dit mogelijk tot hogere kosten voor de huidige abonnementhouders kan leiden.

Schippers die voor een reis naar/van de havens aan de Twentekanalen en daarbij meerdere havens bezoeken, hoeven zich nog maar één keer te registreren via de link https://portal.portoftwente.com/havengelden en ontvangen ook één factuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente namens de samenwerkende gemeenten. Met de nieuwe verordening is ook een registratieplicht ingevoerd en is beleid met betrekking tot handhaving en opleggen van bestuurlijke boetes vastgesteld. Schippers die zich niet/te laat registreren of hun registratie voorzien van onjuiste gegevens, zullen daarop worden aangesproken.

Met betrekking tot de tarifering zijn we gekomen tot een tarief per ton/TEU waarmee we ons niet uit de marktprijzen en zelfs de gewenste ontwikkeling van meer vervoer over water en minder vervoer over de weg positief hopen te beïnvloeden. Ook wordt met de nieuwe tariefaanpassing en procentuele differentiatie duurzaamheid in casu schone scheepvaart nog meer beloond. Schepen zonder certificaat of met een bronzen certificaat betalen een fractie meer per ton lading terwijl schepen met een gouden of platina certificaat juist minder gaan betalen per ton vervoerde lading.

Op www.portoftwente.com/havenbedrijf/havenverordening staan de verordening en tarieven per 1 januari 2021. Momenteel wordt onze bestaande portal aangepast aan de nieuwe 'Havengeldenverordening'. De omschakeling van de oude naar de nieuwe portal vindt plaats rond 15 januari 2021. Havenbezoeken vóór 1 januari vallen nog onder de oude regeling en kunnen nog 14 dagen geregistreerd worden.

1 "Havenbedrijf Twente" is een samenwerkingsverband van de gemeenten Almelo, Hengelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem.

Ligplaatsperikelen Groningen en Friesland

Onderstaande melding is gedaan bij Rijkswaterstaat.

Het is ons ter ore gekomen dat er in het ligplaatsenbeleid van Friesland en Groningen flink gesneden wordt.

De Ulgersmakade in Groningen zou zelfs helemaal moeten verdwijnen i.v.m. de komst van een nieuwe brug. Dit is overigens de best ingerichte kade van heel Groningen, stroom van de wal, drinkwater laden, auto op/af van het schip. Dit zou toch bizar zijn want de ligplaats ligt naast de vaarweg, maar dit is in Gaarkeuken idem dito.

Er zijn al veel te weinig ligplaatsen en zeker nu de grotere schepen worden toegestaan zullen alle ligplaatsen veel sneller vol liggen. Dan hebben we de "Zijlvest" te Delfzijl, ook hier willen jullie de ligplaatsen zoveel mogelijk laten verdwijnen.

Buiten de sluis wachten op het getij, zou ook niet meer toegestaan worden, waarom toch zo moeilijk doen, terwijl het altijd in goed overleg mogelijk was. We kunnen tenslotte niet dag en nacht door de sluis van Herbrum.

De autosteiger te Schuilenburg, daar laten jullie ons ook al jaren mee in de steek!
Dan is er ook nog sprake dat er binnen sluis Lemmer niet meer met 2 schepen naast elkaar afgemeerd mag worden. Waar denken jullie al die schepen af te laten meren? Dit brengt onze vaartijdenwet behoorlijk in het gedrang.

Reactie Rijkswaterstaat
Soortgelijke meldingen komen de laatste weken veel bij ons binnen, ook van uw collega schippers. Dit is echter gebaseerd op geruchten en komt niet overeen met de werkelijke situatie. Uw melding bevat meerdere onderdelen, wij gaan ze hieronder puntsgewijs bij langs.

Algemeen
Rijkswaterstaat is niet voornemens om het aantal ligplaatsen voor de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) terug te brengen. Op de langere termijn zullen alle ligplaatsen zelfs worden gerenoveerd en waar mogelijk uitgebreid.
Begin 2020 is er een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd voor de HLD (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-5893.html) Hierin is een aantal situaties die voorheen onduidelijk waren, gedoogd werden of zelfs in strijd met de wet waren aangepast. Dit verkeersbesluit is destijds besproken met belangenverenigingen, o.a. BLN-Schuttevaer.

Breed afmeren
In het verkeersbesluit is een maximale breedte bepaald waarin schepen mogen afmeren. Schepen mogen, conform de richtlijnen vaarwegen, niet afgemeerd liggen in het vaarwegprofiel, dat betekent dat in de praktijk op sommige plekken inderdaad niet twee breed afgemeerd kan worden. Wij zijn momenteel aan het analyseren of er op bepaalde plaatsen nog breder afgemeerd kan worden, buiten het vaarwater. Het is dus niet zo dat twee breed afmeren niet toegestaan is langs de HLD, dit is afhankelijk van de maximaal toegestane breedte ter plaatse. Dit beleid komt overeen met andere Rijksvaarwegen. De maximaal toegestane breedte van elke ligplaats kunt u terug vinden via www.vaarweginformatie.nl.

U noemt specifiek de ligplaats Lemmer. Hier is de maximumbreedte 24m, wat betekent dat dubbel afmeren daar ter plekke dus wel toegestaan is.

Wachtplaats buitenkant zeesluizen

Nabij de zeesluizen in Delfzijl is het voor schepen mogelijk om af te meren. Aan de buitenzijde van de sluis is een wachtplaats aanwezig en aan de binnenzijde zijn er meerdere ligplaatsen beschikbaar. Bij een wachtplaats is het niet toegestaan om te overnachten, dit geldt uiteraard ook voor de wachtplaats aan de buitenzijde van de sluis. Bij de ligplaatsen aan de binnenkant mag maximaal 72u afgemeerd worden. Op www.vaarweginformatie.nl is deze informatie te vinden waarbij tevens ook de actuele bezetting aangegeven is. Indien deze ligplaatsen onverhoopt bezet zijn dan is er nabij de Bloemhofbrug te Overschild (km 13) een alternatief beschikbaar. Over het algemeen blijkt echter dat de capaciteit van de ligplaatsen in Delfzijl voldoende is.

Het is wel toegestaan om korte tijd (max. enkele uren) bij de wachtplaats aan de buitenzijde van de zeesluis te wachten op het tij. Het is niet toegestaan om hier te overnachten of lange tijd (b.v. een heel tij) afgemeerd te liggen. Het is ons bekend dat over dit laatste punt conflicterende berichten zijn gecommuniceerd vanuit de bediening, dit wordt op dit moment intern afgestemd zodat dit in de toekomst niet weer zal gebeuren.

Ligplaats Ulgersmakade, Groningen
Over een aantal jaren wordt de Gerrit Krol brug in de stad vervangen. Hiervoor is het wegens het ruimtebeslag waarschijnlijk noodzakelijk dat de ligplaats Ulgersmakade verplaatst moet worden. Hiervoor komt echter een nieuwe ligplaats in de gemeente Groningen terug, mogelijk zelfs met een grotere capaciteit dan de huidige ligplaats. De huidige ligplaats zal niet eerder verwijderd worden voordat de nieuwe ligplaats gerealiseerd is. Er zal dus te allen tijde een ligplaats beschikbaar blijven voor de beroepsvaart nabij de stad Groningen.
Wij hopen u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien.
Met vriendelijke groet,
Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Met dank van de ASV voor de heldere uiteenzetting

Reactie op facebook:

- Zoals aangegeven waren de medewerkers van sluis Delfzijl niet goed op de hoogte van de nieuwe situatie. Hadden ze dat beter gecommuniceerd was er een hoop miscommunicatie voorkomen. Wil je wachten op tij aan de buitenkant, kan dat havengeld vrij. Ik dacht maximaal 12 uur tot ‘s morgens 08:00 uur. Ook absoluut niet later vertrekken, want dan word je aangeslagen voor havengeld omdat het elektronische systeem nou eenmaal zo werkt. Helaas verandert het tij nog wel eens in Delfzijl
- Ik zou niet alles geloven wat RWS mededeelt.... volg de soap paddepoelsterbrug. Ook Gerrit krolbrug wordt nog een dingetje. Hoor weinig over de busbaanbrug, autoafzetplaats Schuilenburg al 2 jaar verzakt. Noodhout (onderkant) onder de bruggen Friesland begint los te laten. Bovenkant Gaarkeukensluis, de muur is ook alweer zo’n 2 jaar verzakt mag je niet op liggen. etc. etc. etc... Er gebeurt niks!

Coulanceregeling Rotterdam

Coulance regeling havengeld Havenbedrijf Rotterdam gaat over naar Steunpunt Binnenvaart!

Op 15 januari jl. zonden wij, alle binnenvaartorganisaties gezamenlijk en het Steunpunt, een mail naar het havenbedrijf Rotterdam, omdat men het voornemen had de coulance regeling voor het havengeld af te gaan schaffen. De coulance regel was een regeling die al zo'n 20 jaar bestond. Binnen de nieuwe systematiek van het havengeld bleek een dergelijke regeling niet meer te passen. Daarom is besloten de ongeschreven regeling niet meer op te nemen. Een regeling waar schippers/binnenvaartondernemers een beroep op konden doen wanneer zij, door omstandigheden niet meer aan hun financiële verplichting m.b.t. het havengeld, konden voldoen. Op basis van meestal een doktersverklaring kon er dan een beroep gedaan worden op de regeling.

Toen het Havenbedrijf Rotterdam aangaf deze regeling, een overigens ongeschreven en of vastgelegde regeling, op te willen heffen per 1-1-2020 hebben wij als binnenvaartorganisaties samen met het Steunpunt, geprobeerd in gesprek te gaan en beargumenteerd waarom het voortbestaan van deze regeling zo belangrijk is.

Nu kunnen wij u berichten dat wij er gezamenlijk in geslaagd zijn om op basis van constructieve gesprekken met elkaar tot een oplossing te komen voor de komende drie jaar, die voorziet in een financiële tegemoetkoming bij ziekte in de toekomst. De oude regeling vervalt per 1-1-2021, daarvoor in de plaats krijgt het Steunpunt voor de komende drie jaar een bedrag uitgekeerd waar zij de komende drie jaar schippers/ondernemers een tegemoetkoming in hun havengeld van kunnen verstrekken. Het budget is gebaseerd op het aantal gevallen dat zich de afgelopen jaren heeft voorgedaan. Het bedrag hoeft niet opgemaakt te worden binnen het lopend jaar; het overschot mag worden meegenomen naar het volgende jaar. Met het Havenbedrijf en het Steunpunt zijn daartoe sluitende werkafspraken gemaakt.

Wij zijn verheugd over het feit dat het Havenbedrijf zich begaan heeft getoond en dit voorstel heeft gedaan. Wij hopen natuurlijk dat er zo min mogelijk mensen daadwerkelijk gebruik van de regeling hoeven te maken

Binnenhavengeld Amsterdam en Zaan

1% verhoging Binnenhavengeld (BHG) in Amsterdam en Zaanstad voor komend jaar.

Bericht van Amsterdam en Zaanstad:

Corona-maatregel verlengd tot en met juni 2021
De impact van Corona is waarschijnlijk ook de eerste helft van 2021 nog voelbaar. Daarom hebben we besloten om de ruimere betaaltermijn voor het Binnenhavengeld voort te zetten. Dit geldt tot en met juni 2021.
De betaaltermijn bedraagt uiterlijk 60 dagen na factuurdatum. Uiteraard is het mogelijk om eerder te betalen dan de uiterlijke betaaltermijn.

Tarieven 2021
De Binnenhavengeld tarieven worden voor 2021 met 1% verhoogd. Dit geldt voor:
- De 7-, 14- en 28-dagen "briefjes"
- Het container (TEU) tarief
- Het uurtarief voor duwbakken die zijn aangemeld voor Automatisch opgave doen

De korting die nu is verwerkt in jaarabonnementen wordt de komende jaren afgebouwd.
Voor 2021 is het jaarabonnement 22,5% voordeliger dan 52 keer een weekbriefje. Voor 2022 bedraagt dit kortingspercentage 10%. Per 2023 is geen kortingspercentage meer verwerkt in het jaarabonnement.

Afrekenen op basis van uurtarief
Het is ons doel om uiteindelijk af te rekenen op basis van daadwerkelijke verblijftijd. Op basis van een uurtarief. Nu is dat al het geval bij de duwbakken. Dit willen we verder uitwerken.

Ook onderzoeken we of het mogelijk is om de tarieven in de toekomst meer toe te spitsen op specifieke kenmerken. Bijvoorbeeld naar vaartuigtype. Zo sluit het gevraagde Binnenhavengeld beter aan bij de geboden faciliteiten per segment.

We houden je hierover graag op de hoogte.

Kortingen Green Award en betalen per automatisch incasso ongewijzigd

Ook in 2021 krijgen binnenvaartschepen met een green award certificaat weer korting op het Binnenhavengeld. De kortingspercentages liggen tussen de 5% en 20%. Dit is afhankelijk van het certificaat:
- Brons: 5%
- Zilver: 10%
- Goud: 15%
- Platina: 20%

Betaal je per automatisch incasso? Dan ontvang je 2% korting op de factuur.
De tarieventabel en algemene voorwaarden voor 2021 vind je op: https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/binnenvaart/binnenhavengeld

We wensen je fijne feestdagen en het allerbeste voor komend jaar!

Met vriendelijke groet,
Team Binnenhavengeld
Port of Amsterdam

Reactie reserverings-app Zaanstad

Onderstaande mailwisseling met gemeente Zaanstad heeft hierover plaatsgevonden.

Vandaag ontving ik het persbericht over de ligplaatsreserverings-app van Zaanstad.

Kunt u mij aangeven op welk moment dit aan de orde is geweest in de overleggen die wij hebben met Zaanstad? Het kwam bij mij in ieder geval als een verassing, vooral omdat het kennelijk geheel los staat van Amsterdam en omdat er WEER een andere methode is en WEER een app waar schippers geacht worden mee te werken.

In ieder geval kan ik er in het laatste verslag niets over vinden.

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

Antwoord van Zaanstad:

Hierbij antwoorden op je vragen.

Komende maandag wordt dit besproken in jullie reguliere overleg. De BluewaterAPP-professional is een reserverings- en betaalsysteem dat maar voor een zeer kleine groep voor de binnenvaart gaat gelden in het centrum van Zaandam (Bodecentrum-west, Houthavenkade en A.I.-steiger). De naam BluewaterAPP is in dit verband wat misleidend, aangezien het bedrijf zo heet. Er geldt al een reserveringsregeling (aangegeven op borden) voor deze locaties, alleen hoe dat was nooit geregeld en er was ook geen mogelijkheid om een betaling te doen voor deze reserveringen.

Het werkt voor de beroepsvaart niet met een app, maar zij krijgen na goedkeuring van H&V op een ligplaatsaanvraag per mail, een bevestiging en vanuit de BluewaterAPP een betaallink toegestuurd, waarmee het gebruik kan worden betaald.

Deze mogelijkheid is in de flow bij het ontwikkelen van het systeem meegenomen als mogelijkheid en biedt nu ook kansen om een steiger te reserveren, waarin dit in het verleden niet werd toegestaan. Tevens genereert dit ook inkomsten voor H&V.

Reactie op de antwoorden vanuit de ASV:

Dank voor de snelle reactie.

Maar even voor de duidelijkheid: dit besluit is genomen zonder de betrokkenen op voorhand om input te vragen? Is dat de juiste conclusie? En het was ook niet nodig de betrokken organisaties zoals de ASV het persbericht te sturen?

Aankomende maandag wordt dit dus meegedeeld en uitgelegd en van ons gevraagd vooral de achterban op de hoogte te stellen, neem ik aan. En dat terwijl er al een persbericht uit is dat toch duidelijk had moeten zijn. Maar ik zie vooral reacties over WEER een app en nog meer drempels, al zult u mij zeggen dat die schippers het allemaal verkeerd zien en het voor hen de zaak eenvoudiger zal maken. En zoals ik het lees is de mogelijkheid om gewoon het havengeld betaald in Amsterdam te laten gelden voor ook Zaanstad hiermee ondergraven? Of mogen we dubbel gaan betalen, omdat we nu ook nog moeten reserveren? (omdat je anders zeker niet meer kunt liggen in Zaanstad?) Want u schrijft zelf: Tevens genereert dit ook inkomsten voor H&V. **Die inkomsten komen dus van de schipper. Waar de ene partij inkomsten genereert, zal de andere partij (de beroepsvaart) het moeten betalen toch? En dit wordt ons dus maar even met terugwerkende kracht meegedeeld.**

Ministerie I&W

ILT overleg 5 januari 2021

Personele bezetting ILT (VvW)
ILT geeft aan dat er in het eerste kwartaal van 2021 nieuwe mensen starten. Daarmee zijn op 2 na alle vacatures vervuld. Vroeger werd gewerkt met dossierhouders. Nu meerdere mensen op een dossier allerhande zaken die spelen, met name bijlage 3.12.

3.12: Voor kleine drijvende werktuigen, die worden gebruikt om werkzaamheden uit te voeren op Nederlandse vaarwegen van zone 4, is in bijlage 3.12 van de Binnenvaartregeling een kader opgenomen op basis waarvan deze drijvende werktuigen gecertificeerd dienen te worden. Hierin is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om voor deze categorie vrijstelling te verlenen van een aantal technische voorschriften in ES-TRIN en daaraan voorschriften te verbinden.

ILT licht toe dat zij kleine drijvende werktuigen alvast zal inspecteren aan de hand van de voorgenomen wijzigingen van de Binnenvaartregeling. ILT heeft besloten dat drijvende werktuigen vanaf nu vooruitlopend op de voorgenomen wijzigingen definitief gecertificeerd kunnen worden. De huidige maatregel dat deze vaartuigen zonder geldig certificaat geëxploiteerd mogen worden, komt te vervallen.

Vanaf 1 juli 2021 mogen drijvende werktuigen die vallen onder de bijlage 3.12 alleen nog geëxploiteerd worden als zij zijn voorzien van een geldig certificaat.

Ter informatie is het communicatiebericht opgenomen in de bijlage. Dit zal ook op korte termijn beschikbaar komen op de ILT website.

Gevolgen Covid 19 (CBRB, VvW, ILT)

ILT licht toe dat de vergunningverlening tijdens corona is doorgegaan, toezicht is tijdens de eerste lockdown wel teruggebracht tot de meest risicovolle gevallen en incidenten, inmiddels zijn bijna alle inspecties weer opgestart behalve als 1.5 meter niet kan worden gewaarborgd. ILT heeft deze periode ook benut om na te denken over andere methoden van toezicht bijvoorbeeld online audits.
ILT heeft geïnventariseerd welke Nederlandse certificaten er tussen 16-03-2020 en 31-12-2020 zijn verlopen om zo het aantal bij ILT bekende schepen te identificeren die gebruik zouden kunnen maken van de huidige COVID maatregelen. ILT heeft de eigenaren van deze schepen aangeschreven, betreft 215 schepen die nog geen einddatum in het systeem hebben.

In het kort komt het erop neer dat scheepseigenaren van schepen met een certificaat dat op 15 maart 2020 nog geldig was,

1. Voor 1 februari 2021 concrete afspraken moeten hebben gemaakt over de her-certificering van hun vaartuig;
2. Het certificaat voor 1 augustus 2021 verlengd moet zijn.

Het eerder benoemde stappenplan en de verklaringen komen te vervallen. De bewijslast dat er concrete afspraken met een keuringsinstantie of klassenbureau zijn gemaakt, ligt bij de eigenaar van het vaartuig en hier kan bij een controle aan boord om gevraagd worden.
Op korte termijn zal deze informatie ook op de ILT website worden geplaatst.

Voor wat betreft de scheepsmetingen worden deze vanaf 18 december 2020 alleen uitgevoerd bij nieuwe schepen en verbouwde/gewijzigde schepen. Metingen voor het verlengen van meetbrieven worden na 19 januari 2021 (of een latere datum indien verlenging lockdown) ingepland en uitgevoerd. Deze informatie staat reeds op de ILT website.

Beleidsregel boeteoplegging Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer (binnenvaart) (BLN-SCHUTTEVAER)
BLN: bekend gemaakt via Staatscourant (eind oktober) en media. Het is niet handig in deze tijd boeteverhogingen en eventuele dwangsommen door te voeren. Kan er meer naar de geest van de wet gehandeld worden?
ILT: Dit liep al heel erg lang en had vertraging opgelopen. Wilden het wel in laten gaan om boetes in verhouding te laten staan en vinden dat dat nu weer zo is.
ASV: Het gaat ook verhouding t.o.v. andere transportwegen.
De binnenvaart kent veel controlerende instanties en boete punten.
ILT: Er is overleg met andere handhavers en houden vakliteratuur bij. Niet structureel fouten in de verwerking van boetes. Zijn tevreden met de vorm bestuursrecht.
ASV: Wegtransport wordt eigenlijk nooit gecontroleerd in tegenstelling van de binnenvaart waarbij de boetes direct naar ILT gaan. Daarbij ook veel bestuurlijke boetes die hard aankomen bij ondernemer.
ILT: Boetes zijn in het verleden verhoogd, want men zou boetes incalculeren bij het te behalen voordeel. ILT wil zorgen dat binnenvaart zich beter houdt aan regelgeving. Constateren hoog percentage (50%) van de overtredingen. En ILT vindt dat er zeer redelijk opgetreden door controlerende instanties en vindt daarnaast dat er meer rekening mee gehouden moet worden bij reisplanning maken, onvoorziene vertraging.
ASV: In de geest van de wet is niet kleine overschrijding door ligplaatsengebrek of drukte bij sluis beboeten, maar schepen die onderbemand dag en nacht doorvaren.
ILT: Korte overschrijding wordt niet op gehandhaafd. Over het algemeen heel veel overtredingen in de binnenvaartbranche.
ASV: Graag inzicht in wat dat voor overtredingen zijn.
ILT: Overtredingen vaartijden en papieren niet in orde. Aan incidenten kant veel aanvaringen, vaarwegproblemen (schades).
ASV: Blijkt op de weg nauwelijks gecontroleerd te worden en binnenvaart wel. Dus veel overtredingen door de vele controles. Op de weg zijn weinig bestuurlijke boetes nauwelijks controles, hoe verklaart ILT dit?
ILT: Er is beeld geschetst dat kans op controle nihil is, maar ervaart ILT niet zo.
ASV: Is er verhoudingsgewijs groot verschil in overtredingen tussen binnenvaart en andere modaliteiten?
ILT: Kunnen geen vergelijking maken.
ASV: Ondanks motie Visser/Van Helvert om boetebeleid tegen het licht te houden toch de mogelijkheden om te beboeten vergroot en boetes verhoogd.
ILT: Boetebeleid is tegen licht gehouden en is een rapport van Panteia, waarin staat dat boetes in binnenvaart niet hoger zijn dan in andere sectoren.
ASV: ASV is het niet eens met dat rapport, want hier wordt de binnenvaart vergelijking o.a. met kinderdagverblijf, omdat hier de boetes nog hoger waren, maar zou vergeleken moeten worden met de andere modaliteiten voor een eerlijker beeld.
Binnenvaart wordt meteen beboet, waar andere bedrijven eerst een waarschuwing krijgen, zoals bij brandblussers.
Hoog boetebedrag is onnodig, want de schippers willen het wel in orde hebben.
ILT: Boetebeleid is om degene die het niet zo nauw nemen af te straffen.

Afstand tussen ILenT en de ondernemer' (BLN-SCHUTTEVAER)
BLN-SCHUTTEVAER schetst een groot wantrouwen vanuit de schippers in de richting van de ILT inspecteurs o.a. door razzia-achtige controles en het toezicht met drones.

ASV vult aan dat het toezicht met drones een inbreuk geeft op de privacy bij zowel schippers als bemanning.
ILT: Drone inzet gebeurt ook bij andere sectoren, bijvoorbeeld afvalverwerkingsbedrijven.
ASV: dat zijn geen familiebedrijven waar woningen aan boord zijn.
ILT: zijn niet geïnteresseerd in persoonlijk leven van de schipper.
ASV: daar gaat het niet om. Met camera's wordt er gewoon gekeken. De intimidatie is er, ook voor je privéleven.
ILT: Alternatief is dat er inspecteur aan boord komt en ook inbreuk op privacy is.
ASV: Inspecteur stelt zich voor en drone kijkt van boven, waar je geen invloed op hebt. Vraag of dat samengaat met privacywetgeving.
ILT: op wegvervoer wordt ook met camera's in cabines gekeken.
ASV: Autocabine is niet te vergelijken met een privéwoning.
ILT: er is gekeken naar mogelijkheden voor gebruik van drones en of dit kan binnen de privacywetgeving. Daarnaast zijn drones herkenbaar met strepen en naam, ook zal er in de buurt een ILT busje staan en de drone zal altijd boven en naast het schip controleren.
BBZ: sfeer geschetst van groeiend wantrouwen. Voor volgend overleg herontdekken wat het doel is en daar naartoe te werken.

ILT geeft aan het jammer te vinden dat de inzet van drones zo wordt ervaren. Juist door de inzet van drones kunnen veel schepen blijven doorvaren in plaats van dat inspecteurs aan boord hoeven komen. De ILT is niet geïnteresseerd in het privéleven, er wordt specifiek gekeken naar het ontgassen. De beelden worden gewist als er geen overtredingen zijn.

BBZ roept op om dit overleg te gebruiken voor meer strategischer discussies en na te denken wat we willen met dit overleg.

CBRB roept de ILT op om dit soort thema's tijdig in dit overleg te bespreken om de branche op de hoogte te stellen en te zorgen dat iedereen een gelijk kennisniveau heeft.

ILT zal met een voorstel komen hoe dit overleg beter kan worden ingezet en zal in het volgende overleg uitgebreider terugkomen op de inzet van drones.

Rol van ILT bij fosfine drama. (CBRB bij rondvraag)
CBRB vraagt naar de rol van ILT bij het fosfine ongeval met ms Fox.
ILT geeft aan dat dit dossier bij andere toezichthouder lag buiten ILT.
ILT heeft wel medewerking verleend, maar niet het onderzoek geleid en zal navraag doen wat nu de stand van zaken is.

Boetebeleid

Boetes Binnenvaart nog steeds disproportioneel hoog en veel

Tijdens het Strategisch Brancheoverleg van 5 januari jl. heeft de ASV aan ILT gevraagd of de boetebedragen in verhouding staan tot die in andere sectoren en of er afstemming plaatsvindt met andere toezichthouders.

ILT schrijft hier zelf over:
ILT licht toe dat hogere boetes in verhouding staan en juist zijn gekomen omdat de huidige boetes ingecalculeerd werden De boetes zijn er om een gelijk speelveld te kunnen garanderen en de veiligheid te kunnen waarborgen en dus in het belang van de goedwillende in de sector. Er is veel afstemming tussen de verschillende toezichthouders.

ASV is het hier niet mee eens.
De schippers hebben namelijk te maken met zo'n honderdtwintig elementen, waarvoor men geconfronteerd kan worden met een bestuurlijke boete. Een bestuurlijke boete waarover zelfs binnen Europa al kritische geluiden tegenover Nederland te horen zijn, omdat die niet of nauwelijks aangevochten kunnen worden: ILT controleert ILT en de rechter mag hooguit controleren of ILT uitvoert wat ze uit zegt te voeren. Niet of het redelijk is of disproportioneel. Waarbij volgens een rechter deze bestuurlijke boetes er in wezen zijn om de Staat te beschermen tegen de burger, in dit geval dus de schipper.

Bovendien is er gevraagd om matiging vooraf vergelijkbaar met onze concurrenten (wegvervoer en spoorvervoer) waarbij WEL rekening gehouden wordt met de grootte cq omzet van een bedrijf (en dus het economische mogelijke voordeel).

Rekening houdend met het feit dat zelfs de vrachtwagenchauffeurs aangeven (bijna) nooit gecontroleerd te worden en dan alleen nog maar op het rijtijdenbesluit, en rekening houdend met het feit dat in dat geval wel sprake is van matiging vooraf is dit keiharde oneerlijke concurrentie en aantasting van het gelijkheidsprincipe.

Bovendien is dit in strijd met de uitspraken van ILT en Minister van Nieuwenhuizen zelf dat men vooral risico gestuurd zal controleren en handhaven.

Conclusie: Hier is sprake van een perverse prikkel: Meer controles is meer controleurs en meer budget voor ILT voor iets wat maatschappelijk irrelevant is, want bewezen een veilige sector.

Namens bestuur en denktank van de ASV.

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Rotterdam

Verslag WBR 16-12-2020

Aanwezig/deelnemers:
- Havenbedrijf Rotterdam
- BLN
- CBRB
- ASV

Vaststellen verslag vorige vergadering: Niemand heeft opmerkingen en het verslag is vastgesteld.

Ligplaatsontwikkelingen:

Waalhaven Pier 3:
Waalhaven pier 3 is oud en toe aan renovatie.
Voorlopige planning eerste kwartaal 2022 klaar.
Planning indeling: 1e en 2e rij tot 86 meter, 3e rij 110 tot 135m, 4e rij alleen 135m.
BLN is nog in overleg over de aanleg van zogenaamde pianotrappen om deze veilige trappen op alle steigers te realiseren. Het gesprek hierover loopt nog.

Maashaven:
Maashaven is klaar. Vooral steigers Noordzijde worden gebruikt, steigers zuidzijde nog wat minder.
Vraag is hoe het bevalt en wat moet mee naar evaluatie?
Mensen die gesproken zijn, waren tevreden. Steigers zijn wel vuil; vraag om schoonmaken. Er is gevraagd voor sloten op de hekken, maar dat geeft geen meerwaarde.
Ter hoogte van de 'oude hockeystick' staat aan de wal nog verbodsbord dat 67 meter ligplaats wegneemt. Zien geen meerwaarde meer in het bord en de vraag is of en wanneer het weg kan.
HR gaat dat navragen bij het projectteam.
Er is een voornemen voor een besluit van ligplaats nemen max 3 maanden. Plan is om verkapte langliggers te voorkomen en haven gebruiksvriendelijk houden voor actieve beroepsvaart. Mocht er goede reden zijn om langer te liggen, bijvoorbeeld ziekte, dan kan er ontheffing worden aangevraagd.

Dintelhaven:
Renovatie van bestaande steigers. 2 schuine met 4 keer tot 86 m en 1 langssteiger voor 3 keer 110m-135m. Gepland 1e kwartaal 2022 klaar. Is vorig jaar on hold gezet, dus vertraagd.
ASV: Steigers laadpieren gaat ADM over. Ze zijn slecht en er staan hekken op, maar andere steigers zijn al weg, dus is er nu een probleem dat er in Dintelhaven geen ligplaats is. Directeur heeft gezegd overleg gehad te hebben met Havenbedrijf Rotterdam over renoveren van de steigers. Daar is bij de aanwezigen niets over bekend, misschien met een projectenafdeling. ASV geeft aan dat je niet van boord kunt, ook niet als er iets medisch is. In Maashaven blijven liggen is te ver weg, ook i.v.m. vaartijd. Men kan (dichterbij) liggen in het Hartelkanaal. Er wordt bevestigd dat dit ook voor kleine schepen geschikt is. Havenmeester gaat navragen renovatie ADM steigers.

De Pionier:
Er staat een bord dat je er mag liggen maar aan moet vragen bij HSCC of schepen worden verwacht. Die worden dan niet verwacht, maar blijken er dan toch wel te komen. Er zit ergens een storing in communicatie binnen HSCC, waardoor de schippers niet de juiste informatie krijgen. Dit voortaan eerder melden en niet mee wachten tot WBR.

Bij lossen van schepen is de autoafzetplaats en drinkwaterpunt soms niet bereikbaar door het lossende schip, terwijl kade hier veelvuldig voor gebruikt wordt.
Een oplossing is dat de kraan verplaatst langs het schip i.p.v. het schip verhalen onder de loskraan.

Gemengd meren
Doen onderzoek naar gemengd afmeren van kegelschepen beter mogelijk te maken. In praktijk zijn er regelmatig of plekken tekort of teveel. Minimaal onderling te nemen afstand is niet meer van deze tijd en dat kan anders; efficiënter en voor gebruikers flexibeler om ligplaats te nemen. Vooruitlopend op nationale regelgeving is eind 1e kwartaal 2021 op een aantal locaties een proef gepland met tank- en containerschepen gemengd (naast elkaar) afmeren, met of zonder kegels. Als het lukt dan wil men het nationaal gaan uitrollen dat de onderlinge afstand van 1 en 2 kegelschepen niet gehandhaafd hoeft te worden, mits het schip daarop is ingericht. De vervolgstap daarna zal zijn om naar CCR te stappen, zodat onderlinge afstanden voor dit type kegelschepen niet meer relevant zijn.

Walstroom
Omdat de persoon die erover gaat nog niet aanwezig is eerst de rondvraag.

Rondvraag
BLN: Vraag naar de stand van zaken omtrent de zandwinning Frisoput. Soms liggen er twee zuigers, wat niet door de post wordt doorgegeven en is de haven eigenlijk afgesloten. De situatie wordt er niet veiliger op en lijkt ook drukker te worden, ook met containerschepen. Voorstel verplaatsen naar Calandkanaal, waar genoeg ruimte is.
HR: Er is nog niet veel over bekend. Het verplaatsen is lastig, want er zitten een hoop eisen aan, maar staat nog wel op de lijst om te kijken wanneer er we er iets mee kunnen doen. Wegens o.a. Corona minder hoge prioriteit.

BLN: Wil een overweging meegeven dat door voortschrijdend inzicht de mening over de uitstoot van diverse soorten motoren bijgesteld wordt en ziet de mening van Havenbedrijf Rotterdam graag eens tegen het licht gehouden gezien de hedendaagse discussies. Er wordt erg vastgehouden bijvoorbeeld aan CCR2, terwijl CCR0 met nabehandeling schoner is en toegelaten zou moeten worden in toelatingsbeleid.
HR: Het betreft een regeling van de gemeente die het havenbedrijf uitvoert, dus het is een lastige discussie.
CBRB: Dit onderwerp is ook opgenomen in de GreenDeal, dus het Rijk heeft een verbinding aangegaan om met Gemeente Rotterdam tot een oplossing te komen en gedacht wordt dat het aankomend labelsysteem hier een rol in zou kunnen spelen. CBRB onderstreept het feit dat het huidige systeem achterhaald is.

ASV: Is het mogelijk in Maashaven de vuilniscontainers beter te verdelen?
HR: Er wordt intern gekeken naar een juiste verdeling.

HR: De ligplaatsinformatie van website blauwegolfverbindend.nl gaat RWS opnemen in de portaal www.vaarweginformatie.nl en Blauwegolfverbindend.nl wordt in de loop van komend jaar opgeheven. De informatie komt in dezelfde vorm terug middels een statische kaart met misschien in de nuance wat kleine verbeteringen. Koppeling naar ecdis viewers blijft gewoon bestaan.

F. Put is voor de laatste keer aanwezig bij WBR. Hij gaat met pensioen. Alle aanwezigen bedanken F. Put voor zijn inzet en betrokkenheid.

Walstroom
Contact met Parkline Aqua loopt af, dus wordt er gekeken om walstroom en an-

dere binnenvaartservices op één platform onder te brengen en meerdere havens bij dit platform aan te laten sluiten. Schippers hoeven dan van maar één marktpartij gebruik te maken voor meerdere havens en bijvoorbeeld drinkwater en afvalinzameling. De nieuwe aanbesteding is voor een periode van maximaal 8 jaar en Parkline Aqua is onder de inschrijvers als beste uit de bus gekomen. Al aangesloten havens zijn Port of Rotterdam, Drechtsteden, North Sea Port, Port of Antwerp en De Vlaamse Waterweg. Verwacht wordt dat meerdere havens hierbij gaan aansluiten en RWS voor de walstroom. Genoemde havens gaan of blijven per januari 2021 leveren via Parkline Aqua.

Nog toe te voegen verbeteringen dat je bij alle walstroomkasten met verschillende aanbieders terechtkunt, ongeacht van wie de kast is. Verder willen ze meten wat het eigenlijke verbruik is (Ampèrages, wel of geen piekspanning). Bij de nieuwe kasten in de Maashaven komt een meetsessie hiervoor en hopen februari/maart eerste conclusies uit op te kunnen maken.

Om ook meetgegevens te verkrijgen van schepen met een groter stroomverbruik (63A) willen ze een paar grotere schepen die meer verbruiken uitnodigen om een meetsessie te doen om eventuele problemen in beeld te krijgen.

Een nationale uitrol van het platform is te verwachten, want het wordt voor de havens zelf gemakkelijker kasten te plaatsen.

De kasten in Rotterdam zijn allemaal gezekerd op een lekstroom van 300mA, dus bij meting in de Maashaven is het probleem met aansluitingen met 30mA niet aan de orde.

ASV: In Katendrecht en de Maashaven is een stroomuitval geweest. Je moest aan de walstroomkast de stroom opnieuw activeren. Schepen hebben geen melding gehad (via email), dus wie niet aan boord was, wist niet van de stroomuitval met de gevolgen van dien.

HR gaat navragen wat er precies aan de hand was en wat er gebeurd is.

De vergadering wordt afgesloten.

Dintelhaven ADM

Zoals bekend zijn de steigers bij ADM Dintelhaven Rotterdam zwaar verouderd.
Wij kregen klachten binnen van onze leden, met foto's erbij dat het er heel onveilig is en dat je er niet van boord kunt.

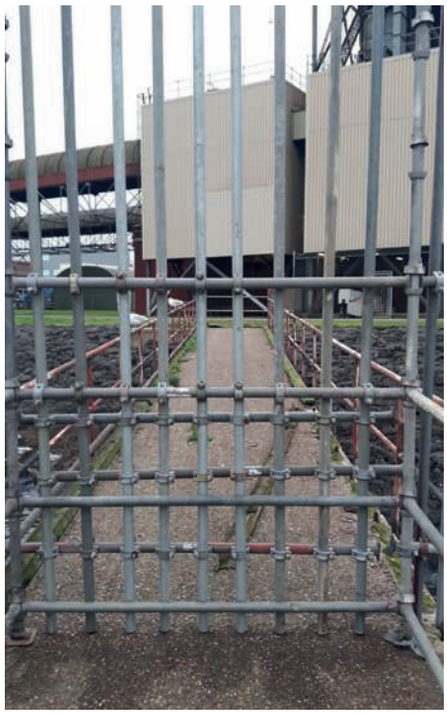
De ASV heeft telefonisch contact opgenomen met ADM over de steigers.

Ze geven toe dat er al 40 jaar niks aan gedaan is en er daarom afgelopen zomer borden geplaatst zijn met 'verboden te meren'. Alleen gingen er toch schepen liggen en ik gaf aan dat het logisch is, dat als je daar moet laden je dan van tevoren in de Dintelhaven wilt liggen. ADM merkte op dat de schepen toch ook in de Maashaven kunnen blijven, maar dat gaat niet omdat je dan veel te ver weg van je laadplaats bent. Dat begreep die man wel en daarom heeft hij een budget aangevraagd voor steiger 1 en 2 en voor pier 3 en 4. Dat zijn de laadpieren en daar willen ze onderhoud aan plegen. Ze hebben ook budget aangevraagd om pier 5 en 6 veilig te maken, zodat je daar kunt liggen om te wachten. Daar willen ze wel een bord plaatsen met 'toestemming van ADM', zodat de kolenduwboten en schepen daar niet gaan liggen. Hij hoopt meer te weten in februari 2021 en dan neemt de ASV weer even contact op met ADM over hoe de gang van zaken er dan voor staat.

Op 16 december heeft de WBR vergadering plaatsgevonden en daar heeft de ASV weer gevraagd hoe het er met de wachtsteigers in de Dintelhaven voor staat. Ze gaan in 2021 beginnen en hopen 2022 klaar te zijn. Ik heb aangegeven dat het best lang gaat duren, maar daar kunnen ze niks aan doen. Ze geven aan dat er hele mooie steigers in het Hartelkanaal zijn, waar je ook goed kan liggen en die ook geschikt zijn voor kleinere schepen.

Ik heb 6 februari nog even telefonisch contact gehad met ADM en hij kon mij vertellen dat ze met de laadsteigers bezig zijn. Het zijn wel kleine stapjes, maar goed; ze zijn bezig. Men heeft al wat balken vervangen. Voor die steiger heeft men een klein budget gehad en voor steiger 5 en 6 is hij nog aan het wachten, maar hij gaat er van uit dat dat er wel gaat komen en dan willen ze de hekken weghalen. Er komt wel een poort op de steiger, maar die zou de portier kunnen opendoen van afstand. Ze hopen ook nog op wat meer budget om nog meer verbeteringen te kunnen doen en hij gaf nog aan dat ze een goeie aannemer hebben, die het echt weer mooi gaat maken.

Dus het is nog even afwachten, maar we houden jullie op de hoogte.
Jessica van den Akker



Covid

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

ILT
Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Scheepvaart binnendienst

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

088-489 0000
binnenvaart@ilent.nl

Datum
17 december 2020

Datum 17 december 2020
Betreft Verlopen binnenschipcertificaat

Geachte heer/mevrouw,

U ontvangt dit bericht omdat uit onze gegevens blijkt dat het certificaat van uw vaartuig tussen 16 maart 2020 en 31 december 2020 is verlopen dan wel gaat verlopen en er op dit moment nog geen nieuw (voorlopig) certificaat voor uw vaartuig is afgegeven. Het betreft het volgende vaartuig:

- Scheepsnaam : ...
- ENI nummer : ...

In verband met de COVID pandemie heeft ILT op 31 maart jl. aangegeven niet te handhaven op verlopen certificaten zolang de betreffende certificaten op 15 maart 2020 nog geldig waren en de veiligheid en veilige vaart niet in het gedrang komen.

Het is mogelijk het huidige certificaat regulier te verlengen. Het onderzoek (inspecties, droogzetting, tekeningkeur, verklaringen enz.) worden door de daartoe erkende klassenbureaus, keuringsinstanties en erkende bedrijven uitgevoerd. Daarom heeft de ILT besloten een einde te maken aan de hier boven genoemde tijdelijke maatregel.

Handhaving:
Mogelijk heeft u al actie ondernomen om uw vaartuig te her-certificeren. Mocht u op dit moment nog geen concrete afspraken hebben met uw klassenbureau of keuringsinstanties over de her-certificering van uw vaartuig dan moet u dit alsnog vóór 01 februari 2021 doen. ILT zal in dat geval bij een controle aan boord niet handhavend optreden, mits uw vaartuig voor het her-certificeringstraject is aangemeld.

De tijdelijke maatregel, niet handhaven op verlopen certificaten, komt per 01 augustus 2021 te vervallen en vanaf dat moment zal ILT in alle gevallen handhavend optreden bij verlopen certificaten.

VOORBEELD

Certificering irt overgangsbepalingen:
Om gebruik te kunnen maken van de overgangsbepalingen moet uw vaartuig voorzien zijn van doorlopende geldige certificaten. Mogelijk ondervindt u bij de her-certificering van uw vaartuig hinder van de COVID pandemie. Daarom zullen de erkende klassenbureaus en keuringsinstanties vaartuigen die in verband met de COVID pandemie een verlopen certificaat hebben, dat op 15 maart 2020 nog geldig was, certificeren met in achtname van de overgangsbepalingen die voor het individuele vaartuig gelden.

Is uw vaartuig na 31 juli 2021 niet gecertificeerd dan kunt u bij her-certificering na deze datum geen gebruik meer maken van de overgangsbepalingen en zal het vaartuig volledig moeten voldoen aan de dan geldende versie van ES-TRIN.

ILT
Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Scheepvaart binnendienst

Datum
17 december 2020

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
HET AFDELINGSHOOFD VERGUNNIGNVERLENING SCHEEPVAART,

BEELD

Bericht van ILT betreffende certificering gedurende coronatijd

Schepen die vallen onder de COVID maatregelen:

We (ILT) hebben geïnventariseerd welke Nederlandse certificaten er tussen 16-03-2020 en 31-12-2020 zijn verlopen om zo het aantal bij ILT bekende schepen te identificeren die gebruik zouden kunnen maken van de huidige COVID maatregelen. ILT gaat de eigenaren van deze schepen aanschrijven. Hier zal op korte termijn mee begonnen worden.

In het kort komt het erop neer dat scheepseigenaren van schepen met een certificaat dat op 15 maart 2020 nog geldig was;

1. Voor 1 februari 2021 concrete afspraken moeten hebben gemaakt over de her-certificering van hun vaartuig;
2. Het certificaat voor 1 augustus 2021 verlengd moet zijn.

Het eerder benoemde stappenplan en de verklaringen komen te vervallen. De bewijslast dat er concrete afspraken met een keuringsinstantie of klassenbureau zijn gemaakt, ligt bij de eigenaar van het vaartuig en hier kan bij een controle aan boord om gevraagd worden.

Fosfine

Begeleidend schrijven betreffende fosfine Amsterdam

Beste allen,

Deze week is het een jaar geleden dat het incident met het binnenvaartschip 'Fox' plaats vond bij Nieuwegein, waarbij de opvarenden ernstig gewond raakten als gevolg van een vergiftiging met het ontsmettingsmiddel fosfine.

Afgelopen zomer is door een grote groep van publieke en private partijen gereageerd op ons concept-Plan van Aanpak voor zeeschepen met in het buitenland ontsmette lading. Dit Plan van aanpak valt onder de (regionale) havenverordening van de havens van Rotterdam en Amsterdam. Met behulp van het commentaar en opmerkingen en die van andere partijen in de keten hebben we verder gewerkt aan het Plan van aanpak.

Definitief Plan van aanpak is gereed
Het vernieuwde Plan van aanpak is afgelopen week vastgesteld binnen de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam. Jullie vinden het model-Plan van aanpak in de bijlage. In 2021 wordt dit model-Plan van aanpak ook aan de andere Havenmeesters van Nederlandse zeehavens aangeboden.

Verbeteringen t.o.v. het eerdere concept
De verbeteringen zitten hoofdzakelijk in een betere beschrijving van de verantwoordelijkheden van de Havenmeester en de rol van de gassingsleider, een duidelijkere beschrijving van de procedure en een aangepaste werkwijze bij het ontsmetten van lading met behulp van losse tabletten met fosfine. Deze werkwijze sluit aan bij de door de gassingsleiders voorgestelde werkwijze.

Het is goed om te weten dat het actualiseren van het Plan van aanpak naast andere verbeterinitiatieven staat, zoals de initiatieven vanuit de werkgroep van het Comité van Graanhandelaren, de afspraken tussen de gassingsleiders en het Overkoepelend Werkplan vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ingangsdatum
Het Plan van aanpak gaat in op 1 januari 2021 en komt binnenkort online te staan op de websites van de havenbedrijven. De maand december wordt gebruikt om in diverse overleggen het Plan van aanpak toe te lichten en eventuele vragen te beantwoorden.

We hopen jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mochten er nog vragen zijn dan horen we dat graag.
Namens de werkgroep Herziening Plan van Aanpak voor zeeschepen met in het buitenland ontsmette lading van Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam,

Vriendelijke groet,

Port of Amsterdam

Plan van aanpak ontsmette lading zeeschepen

Inleidend schrijven

Dit Plan van aanpak is voorgeschreven op basis van artikel 4.7 onder c van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 (hierna RHN 2019) havenverordening Rotterdam 2020 (hierna HR 2020). De belangen die de RHN 2019 HR 2020 beschermt zijn ordening, veiligheid en milieu in de haven. De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied havenmeester Rotterdam is er verantwoordelijk voor om deze belangen te waarborgen in de haven voor zover gelegen binnen de gemeentegrens. Dat doet de directeur CNB NZKG havenmeester door een procedure vast te stellen voor alle betrokken partijen bij de overslag in de haven en verder vervoer van zeeschepen met lading die in het buitenland is ontsmet met ontsmettingsmiddelen. Deze procedure regelt de volgende belangen:

- Ordening: de schepen die lading in hebben die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld liggen te allen tijde op een veilige plaats gemeerd in de haven.
- Veiligheid in de haven en de omgeving van de haven: de behandeling (laden, lossen, muieren, ventileren) van lading in zeeschepen die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld en overige handelingen (o.a. bunkeren) gebeuren op en zo veilig mogelijke manier. De regels in het Plan van aanpak zijn een aanvulling op regels die al gelden op basis van de Arbeidsomstandighedenwet en de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden alsmede de internationale regelingen (IMSBC) en privaatrechtelijke verplichtingen tussen partijen.
- Milieu: de behandeling van lading in zeeschepen die in het buitenland met ontsmettingsmiddelen is behandeld, vindt plaats op een zodanige manier dat het milieu er zo min mogelijk schade van ondervindt.

Het complete document kunt u downloaden op:
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/fosfine/PvA_ontsmette_lading_zeeschepen.pdf

TNO White paper

Einde van de modal shift?

Herijken missie en strategie TNO noodzakelijk

TNO heeft een rapport (white paper) geschreven dat onomwonden pleit voor meer ruimte voor vervoer over de weg ten koste van vervoer over water en spoor. De wijze waarop dat rapport, genaamd "succesvolle mobiliteitstransitie met adaptieve reisbegeleiding", is opgebouwd gaat recht in tegen de missie en strategie van TNO zoals omschreven op haar site.

In het rapport adviseert TNO om tot een "herijking" te komen van de gewenste modal shift: het stimuleren van meer (goederen)vervoer over water en spoor. Maar in het rapport wordt ter onderbouwing van deze stellingname tegen vervoer over water en spoor niets aangetoond. Er zijn louter aannames en meningen; geen feiten. *"Zo **kan** het wegtransport van goederen **mogelijk** goedkoper en milieuvriendelijker worden dan binnenvaart en spoorvervoer, met een **mogelijk** positieve impact op bereikbaarheid, **als** vrachtwagens substantieel in de nacht gaan rijden."*

Dat KAN, MOGELIJKERWIJS, INDIEN…... Maar men wil wel alvast de modal shift (die er zelfs nog helemaal niet is; het transport over water verliest nog steeds marktaandeel t.o.v. transport over de weg) een halt toeroepen waarbij TNO geheel voorbijgaat aan de (dodelijke) verkeersslachtoffers en de aangetaste leefomgeving door nog meer asfalt, terwijl TNO wel tegelijkertijd stelt dat door gebruik van automatisch rijdende auto's (grote) steden kunnen vastlopen, met een negatieve impact op bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.

Hoe kan TNO opperen de modal shift ter discussie te stellen, sterker; adviseren tot een reverse modal shift (dus meer vervoer per as ten koste van spoor en water) terwijl men schrijft dat *"de focus moet liggen op het bereiken van de uiteindelijke maatschappelijke doelen, zoals: veiligheid ('zero casualties'), leefbaarheid en gezondheid ('zero emission'), en bereikbaarheid ('zero loss')."*

Aannames en meningen
We zien in het rapport van TNO dubieuze aannames wat de milieuschade van de diverse vervoersmodi betreft. Zo heeft men alleen gekeken naar de ontwikkelingen in het vrachtvervoer over de weg en lijkt te doen alsof de binnenvaart stilstaat. Maar wij verwachten van TNO wel het eerlijke verhaal. Elektrisch rijden is GEEN zero emissie. Die emissie vindt op een andere plek plaats en daar mag TNO de ogen niet voor sluiten omdat dat even niet zo handig uitkomt. En bij elektrisch rijden horen ook andere zaken meegenomen te worden als de omstandigheden waaronder delfstoffen voor de accu's gewonnen worden, het verwerken van afgedankte accu's en het gevaar van onblusbare elektrische voertuigen etc. Dat gebeurt allemaal niet.

En de "onafhankelijke" TNO is wel heel sturend als men de beleidsmakers adviseert vooral niet zoveel in de water- en spoorinfrastructuur te investeren. Het is werkelijk bij de konijnen af als we weten dat de binnenvaart slechts 7% ontvangt van het infrastructuurbudget waarbij zij wel 34% van het goederenvervoer verricht. Op de binnenwateren is al decennialang sprake van achterstallig onderhoud dat haar concurrentiepositie ernstig aantast door constant niet functionerende bruggen en sluizen, ingevoerde spertijden ten bate van vervoer over de weg etc. Dan hebben we het nog niet over de extreme regeldruk die de binnenvaart ondergaat en een handhavings- en boetebeleid wat de binnenvaart bijzonder sterk benadeelt tegenover vervoer over de weg (en spoor). Daar gaat TNO volledig aan voorbij. Wat schrijft TNO?

"In spoor- en vaarwegen moet ook nog veel worden geïnvesteerd om competitief te blijven, wat goederenvervoer over spoor en water heel kostbaar maakt, zeker als hier op termijn minder gebruik van gemaakt wordt. Aangezien een modal shift richting spoor en binnenvaart gepaard zou moeten gaan met enorme infrastructurele investeringen, staan we op een kritiek punt in de tijd"

Oftewel: Omdat er tot nu toe procentueel veel meer geld is gegaan naar vervoer over de weg, is er sprake van enorm achterstallig onderhoud bij het spoor- en vaarwegen en DUS moeten we daar vooral niet in investeren. Maar het gaat nog verder:

"*TNO adviseert dan ook het modal shiftbeleid van weg naar spoor en binnenvaart te herijken, (…..). Om het innovatiepotentieel van het wegtransport te benutten – een reversed modal shift van spoor en binnenvaart naar de weg (…)."*

Lobby voor wegtransport
Een betere lobby kan het wegtransport zich niet wensen. Dus wat lezen we in de weekblad Schuttevaer (gericht op binnenvaart, zeevaart en visserij)?

"Wegvervoerder Corneel Geerts maakte intussen gebruik van het rapport en zond een e-mail uit met de kop 'Toekomst van het wegtransport is waterstof, hierdoor zal modal shift niet meer nodig zijn'."

Dit is precies wat de ASV heeft voorspeld in haar gesprek met TNO hierover: een betere lobby kan het wegvervoer zich niet wensen dan kunnen zwaaien met een TNO-rapport. De inhoud is nergens op gebaseerd, maar er staat TNO op dus het is "waar". Tegenover de ASV houdt TNO vol dat het zeker niet de bedoeling is een advies te geven om meer vervoer over de weg te laten plaatsvinden. Helaas leest iedereen behalve TNO iets anders uit dat rapport.

In strijd met Missie en Strategie TNO
In de Missie en Strategie van TNO lezen we: "TNO verbindt mensen en kennis om innovaties te creëren die de concurrentiekracht van bedrijven en het welzijn van de samenleving duurzaam versterken."

Welke mensen en kennis worden er verbonden als TNO een rapport schrijft louter op basis van informatie komend van het wegvervoer om conclusies te trekken over de toekomst van de verschillende goederenvervoersmodaliteiten?

En welke kennis wordt er eigenlijk gebruikt om conclusies te trekken en een advies te geven die zo mooi gebruikt kunnen worden door een van de "stakeholders": het wegtransport?

Niet de kennis dat vervoer over water 34% voor haar rekening neemt en slechts 7% van het infrastructuurbudget ontvangt.

Niet de kennis over de ongevallen op de weg versus ongevallen op de binnenwateren.
Niet de kennis over de ontwikkelingen en innovaties in de binnenvaart.
Niet de kennis over de huidige stand van zaken wat milieubelasting door de verschillende vervoersmodaliteiten betreft.
Daar wordt allemaal aan voorbijgegaan.
En op welke manier wordt het welzijn van

de samenleving duurzaam versterkt als de wegen nog voller lopen en de steden verstopt raken?
Daar gaat dit rapport rechtstreeks in tegen de eigen missie van TNO.

Herijken missie en strategie TNO noodzakelijk
3.400 Professionals schijnen er te werken bij TNO en die werken samen met "partners". Welke partners? Wie heeft dit onderzoek betaald, blijft de vraag die boven de markt hangt. Ja, TNO mag dit geheel op eigen initiatief doen. Maar met welk doel zou TNO zo'n flutrapport waar conclusies getrokken worden en zelfs adviezen gegeven worden zonder onderbouwing schrijven? Wie gelooft er op deze manier nog dat TNO een "onafhankelijke onderzoeksorganisatie" is?

Zal Nederland TNO dankbaar zijn als straks inderdaad (zoals TNO verwacht) 's nachts de wegen vol zijn met zelfrijdende vrachtwagens en de vaarwegen er stilletjes bij liggen?

Steeds goedkoper vervoeren lijkt het doel
Gezien de conclusie van TNO lijkt het uiteindelijk vooral te gaan om nog goedkoper te vervoeren over de weg met dubieuze aannames wat de milieuschade betreft. Als we nu echt eens het lef hebben (goederen)vervoer tegen het licht te houden, zouden we dan niet tot de conclusie moeten komen dat er zoveel maatschappij-belastend zinloos vervoer is OMDAT het zo goedkoop is?

Willen we de wereld leefbaarder maken moeten we dan nu weer inzetten op WEER een halvering van de vervoerskosten? De consument ziet de prijs van het vervoer al nauwelijks terug in het eindproduct, zo weinig is dat.

Zou het niet veel beter zijn de maatschappelijke kosten door te berekenen in de prijs van het vervoer?

Wie heeft dit onderzoek gefinancierd? Dat is niet te vinden in het stuk. Waarom niet?
Wel zien we 31 geraadpleegde bronnen.

Daarvan gaat het overgrote merendeel over…vervoer over de weg en al haar innovatieve ideeën, die eventueel op termijn mogelijk zouden kunnen zijn. Dat is niet vreemd, want de casussen waaraan alles opgehangen wordt, zijn dan ook alleen gericht op vervoer (van goederen en personen) over de weg. Namelijk 'Het innovatiepotentieel van goederenvervoer over de weg wordt onderschat' (pagina 7) en 'Congestie in de stad door automatisch rijdende auto's' (pagina 9).

Zoekt uw gewenste antwoord en gij zult vinden. Een onderzoeksinstantie als TNO onwaardig. Tijd dat de TNO bij zichzelf te rade gaat of haar doelstellingen nog wel gehaald worden. Misschien moest men het beleid maar eens "herijken".

En wat heeft de ASV hieraan gedaan?
- Wellicht heeft u de stukken hierover gelezen op ASV facebook, in de Schuttevaer, Scheepvaartkrant en Binnenvaartkrant.
- We hebben onze grieven ook naar TNO gestuurd en daar hebben Gerberdien en Sunniva een gesprek gevoerd met o.a een van de auteurs.
- Ook het Ministerie I&W hebben we hiervan op de hoogte gesteld.
- Verder heeft er een uitzending plaatsgevonden hierover, waar de ASV haar visie heeft kunnen geven. Hierbij de link om het terug te kijken. https://youtu.be/7mXF0GK8aWE

Zelf de white paper lezen? https://news.pressmailings.com/nieuws-van-tno/robuust-efficienter-en-duurzaam-goederenvervoer-gebaat-bij-flexibel-beleid

Nautisch technisch

Integraal Rivier Management

ASV stuurt zienswijze Integraal Rivier Management naar Minister van Nieuwenhuizen
De ASV heeft haar zienswijze betreffende het integraal Rivier Management naar de Minister gestuurd, omdat de bevaarbaarheid van de Nederlandse waterwegen de Minister na aan het hart ligt. Bovendien merken wij (wij zullen dat later toelichten) dat er al dusdanige posities ingenomen lijken te zijn, dat daarmee bepaalde geluiden (die van de schipper) onder zouden kunnen sneeuwen. Het kan niet zo zijn dat de Minister onvoldoende op de hoogte gesteld wordt van alle zienswijzen. Het moet niet aan ons liggen tenslotte, dat u niet maximaal op de hoogte gesteld zou zijn.

Gang van zaken gemaakte keuzes in het verleden
Om onze visie te verduidelijken schetsen we hierbij een beeld van de gang van zaken:
In februari 1993 is de eindrapportage Nota 3 van de toekomstvisie Waal Hoofdtransportas uitgebracht. Deze nota is geschreven in opdracht van de Minister om de Waal geschikt te maken voor het bevaren met grotere éénheden b.v. ook de 6-baks duwvaart bij bijna alle waterstanden.
De vaarwegbreedte moest om dat mogelijk te maken naar de 170 meter worden verbreed en de bochten moesten minder scherp worden gemaakt.
Dat is toen besloten en er werden werken aan de Waal uitgevoerd waaronder de bodemkribben bij de scherpste bochten. Dit heeft tot gevolg gehad dat de afvoer, het debiet van de Waal, groter is geworden ten opzichte van het Pannerdens Kanaal. En dus ook de IJssel.

20% Minder diepgang op hoofdtransportas de Waal
Ondanks dat er meer water door de Waal loopt, is de rivier zodanig veel verbreed dat we bij een geringe afvoer toch een te lage waterstand hebben op de Waal. C.a. 0,45 meter minder diepgang dan in de oude situatie. Dat is ongeveer 20%. Dit is heel kwalijk voor de Waal als hoofdtransportas.
Wat hiervan de uitwerking is geweest in de zomer en najaar van 2018, hoeven wij hier niet meer te schetsen.

Fundamentele keuze
Wij staan nu voor een fundamentele keuze: maken we de Waal weer smaller met als gevolg een betere diepgang voor de scheepvaart of laten we de huidige breedte in stand met als gevolg dat de Waal in droge periodes bijna onbevaarbaar wordt, net als de IJssel en de Neder-Rijn?
In onze perceptie zijn er niet veel meer mogelijkheden.

Waterverdeling tussen Waal en Pannerdens Kanaal in het algemeen belang
Wij, als ASV zijn van mening dat in het algemeen belang het wenselijk is dat de afgesproken waterverdeling tussen Waal 2/3 en Pannerdens Kanaal 1/3 zoveel mogelijk in stand blijft en dat niet, zoals in het najaar van 2018, de verdeling 82% Waal en 18% Pannerdens Kanaal is. Dit is slecht voor De IJssel en het IJsselmeer qua verzilting en voor de Neder-Rijn en de Lek qua waterstand en vaardiepten. De stroomsnelheid op de Waal is door de ingrepen van 1993 en door de langsdammen toegenomen met gemiddeld 1 km, wat resulteerde in 20% meer stroomsnelheid en dito verzanding.

Als het tij verloopt, dient men de bakens te verzetten
Bijkomende zaak is dat door de gewijzigde kolentransporten naar Duitsland en de vermindering van de erts trafieken naar de Moezel en Beneden-Rijn de vermeende noodzaak van de 6-baks duwvaart sterk is afgenomen. Wij geven u dan ook in overweging deze zaak zeer kritisch te bezien en onze overwegingen bij uw besluitvorming te betrekken.

Het indienen van de zienswijze, schets van een werkwijze
Zoals eerder aangegeven heeft het indienen van bovenstaande zienswijze nogal op wat problemen gestuit.
In het voorjaar van 2020 kwamen er berichten over een onderzoekscommissie naar de toekomst van de Nederlandse rivieren en de maatregelen die genomen moeten worden om zowel de natuur als de cultuur te beschermen met inachtneming van de hoogwater veiligheid en natuurlijk ook de bevaarbaarheid en dan meer specifiek de bevaarbaarheid bij laag water.
Omdat (ASV-denktank lid) Ger Veuger ook al vanuit de periode dat hij bestuurslid was van De Koninklijke Schippers Vereniging Schuttevaer veel interesse en bemoeienis had met onze rivieren, is het logisch dat Ger Veuger hiervoor aangemeld is. Hij was dan ook aanwezig in Fort Lent bij de eerste samenkomst van 6 februari 2020 van ”Integraal Riviermanagement” oftewel IRM.
Het was een flinke groep mensen die daar bij elkaar kwam. Veel mensen van RWS en veel van het Ministerie I&W, de Waterschappen, de Provincies, drinkwaterbedrijven, veel onderzoekbureaus en ook nog wat scheepvaart gerelateerde organisaties en bedrijven. De kaders werden duidelijk uiteengezet en de eerste discussies brandden los en dat was ook de bedoeling.

Geluid van ASV niet welkom?
Toen kwam Corona en veranderde de planning: er werden mensen geselecteerd en daar was de ASV niet bij. Gelukkig hadden we nog de tegenwoordigheid van geest om snel een zienswijze in te dienen, maar dat stuitte op grote obstakels.
Want hoewel Ger Veuger namens de ASV was aangemeld en de contactpersoon is, kon hij plotseling geen zienswijze indienen. De voorzitter van de ASV moest ingeschakeld worden en die heeft in arren moede 3 bestuursleden gecharterd om de benodigde handtekeningen te zetten en met het vereiste uittreksel van de Kamer van Koophandel kwam het ter elfder ure nog net goed en is onze zienswijze geregistreerd onder nummer 71884658.

Dit alles heeft geresulteerd in het besluit om dan maar direct de Minister te benaderen hierover.

Namens Bestuur en Denktank van de Algemeene Schippers Vereeniging,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Gerberdien le Sage
Voorzitter ASV

Ger Veuger
Denktank lid ASV-expert nautisch/technische zaken

Beter Bediend

Persbericht Rijkswaterstaat

Verruiming bedientijden op diverse trajecten afgelopen jaar
Vooruitblik: vaarweg Den Oever-Enkhuizen krijgt ruimere bedientijden in 2021

Rijkswaterstaat heeft in 2020 de bedientijden van een aantal sluizen en bruggen verruimd. Omdat er recent (in november) nog wat wijzigingen zijn doorgevoerd geven we in dit bericht nog een keer een overzicht van wat er aangepast is en tot welke bedientijden dat uiteindelijk heeft geleid.

Verder kunnen we aankondigen dat we in het voorjaar van 2021 (streven is per 1 maart) ook verruiming doorvoeren op het traject Den Oever-Enkhuizen. Daar wordt de bediening in de avonduren met 2 uur verlengd en krijgen de weekenden continubediening tussen 8.30 en 17.30 uur (vooraf aanvragen is dan niet meer nodig). Hoe zat het ook weer met de andere objecten? Hieronder een overzicht.

Lemmer-Delfzijl
Rijkswaterstaat heeft op dit traject de weekendbediening op het Friese deel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl verruimd. Door deze uitbreiding is op zaterdag bediening mogelijk tot 22.00 uur en op zondag van 6.00 tot 22.00 uur.

Roggebotsluis
Bij de Roggebotsluis zijn de grootste veranderingen doorgevoerd. Daar zijn de drie vaste dagelijkse schutmomenten inmiddels vervangen door één ruim bedienvenster van 6.00 tot 20.00 uur. In het weekend is passeren mogelijk tussen 10.00 en 18.00 uur.

Reevesluis
Voor de nieuwe Reevesluis gelden op doordeweekse dagen nog wel bloktijden. Dit is nodig in verband met de nog lopende werkzaamheden aan de Reevesluis. De drie tijdsblokken waarbinnen geschut kan worden zijn: tussen 6.00 en 8.00 uur, tussen 12.00 en 13.00 uur en tussen 16.00 en 20.00 uur.

Nijkerkersluis
Voor de Nijkerkersluis zijn de bedientijden ook veranderd. Rijkswaterstaat bedient daar van maandag tot en met vrijdag voortaan van 6.00u tot 20.00 uur. Daardoor kan er niet alleen eerder gevaren worden, maar ook langer. De bediening in het weekend is aangepast naar een bedienvenster van 10.00 tot 18.00 uur. LET OP: Er is een periode geweest dat schutten tot 19.00 uur mogelijk was, echter de eindtijd is op basis van het aanbod teruggebracht naar 18.00 uur.

Ketelbrug en Ramspolbrug
Daarnaast zal Rijkswaterstaat voortaan ook de Ketelbrug en de Ramspolbrug op afroep bedienen binnen bedientijden die zijn afgestemd op die van het traject Roggebotsluis - Nijkerkersluis.

Programma Beter Bediend
Deze verbeteringen voor schippers en verladers maken onderdeel uit van het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelanceerde programma Beter Bediend. Dit programma verbetert de betrouwbaarheid van de reistijden en de uitbreiding van de bediening op vaarwegen waar nu nog niet alle mogelijkheden worden benut. Samen met BLN Schuttevaer, CBRB, ASV en Evofenedex werken we aan een efficiëntere bediening, vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer en een actuele en uniforme informatievoorziening.

BICS

Begin februari is er een overleg geweest tussen Bureau Telematica Binnenvaart en ASV over BICS.

In BICS kan je de reis aanmelden van je schip. BICS verstuurt een ERINOT bericht dat doorkomt bij meldpunten voor schepen. Als je reis is aangemeld, dan hoef je in principe op de meldpunten tijdens je reis, bij bijv. sectoren of sluizen alleen maar de naam van het schip door te geven. De sluis of sector weet dan meteen alles van je reis, want dat heeft hij al doorgekregen via het ERINOT bericht.

Dit systeem is sinds 2008 al verplicht voor de containervaart en sinds 2018 ook voor de tankervaart.

Vanaf 1 december 2021 komt deze verplichting er ook voor alle 1201- schepen (hotelschepen, duwvaart).

Het is de bedoeling dat va
naf 2025 alle schepen hun reizen melden via BICS. We gaan hier niet aan ontkomen, maar we hebben wel een aantal kanttekeningen geplaatst bij dit besluit.

Het programma moet zodanig gemaakt worden, dat iedereen er mee kan en wil werken. De volgende punten vonden wij erg belangrijk:

- **Een systeem voor heel Europa. Eén keer melden en je komt bij alle systemen binnen, inclusief de sluizen.**
- **Het moet gebruiksvriendelijk worden en blijven.**
- **Er wordt een app ontwikkeld die ook op je smartphone te bedienen is en ook deze moet voor een ieder te bedienen zijn.**
- **Als je de reis ingevoerd hebt, dat je ook terugkrijgt of er stremmingen zijn op je reis.**

BICS probeert aan alle kanten om dit goed te laten verlopen. Ook met de elektronische kaarten van Periskal en Tresco kan je een BICS bericht versturen. Dan heb je wel de nieuwste versie van BICS (5.5) nodig. Deze is gratis te downloaden op de BICS-site.

Daarnaast hebben we een aantal knelpunten weergegeven van BICS:

- Onder andere over open ADN en compleet ADN, dit geldt vooral voor de containervaart. (Dit probleem was niet bekend bij BICS; terugkoppeling volgt nog).
- Niet alle vaarwegen staan in de vaarroutes. Hiervoor gaat de helpdesk ingeschakeld worden.

Reacties van leden zijn welkom.

Regels voor drones

Nieuwe droneregels: Vliegen in de EU en ruimte voor innovatie

Vanaf 31 december 2020 gelden in de Europese Unie voor alle dronevliegers dezelfde regels. Dat geeft duidelijkheid en maakt het makkelijker om met een drone in de EU te vliegen.

De nieuwe regelgeving moet het luchtruim veilig houden en meer ruimte creëren voor innovatieve toepassingen met drones die verschillende werkzaamheden ondersteunen, denk aan inspecties van bijvoorbeeld dijken, verkeersmanagement, het gebruik door media en toepassingen in de landbouw. Mensen die met een drone vliegen die zwaarder is dan 250 gram of een lichtere drone met een camera, moeten zich vanaf 31 december verplicht registreren bij de RDW. Is de drone zwaarder dan 250 gram dan moet er ook een vliegbewijs worden gehaald. Dit geldt ook voor mensen die een drone alleen recreatief gebruiken.

Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat): “Steeds meer Nederlanders hebben een drone. Ze krijgen er eentje cadeau of kopen een drone online. Drones worden ook steeds meer ingezet voor de ondersteuning van werkzaamheden. Een mooie ontwikkeling. Het is goed dat in heel Europa nu dezelfde regels voor een veilig gebruik van drones gaan gelden. Voor professionals maar zeker ook voor particulieren geldt dat je je goed moet informeren over wat er nodig is om ook in het nieuwe jaar veilig te kunnen vliegen.”

Registreren en opleiding

Het wordt steeds drukker in de lucht. Om ervoor te zorgen dat vliegen met een drone ook in de toekomst veilig is, gaan de regels veranderen. Voor mensen die voor recreatief gebruik met een zwaardere drone (>250 gram) willen vliegen, geldt dat ze zich net als mensen die een drone hebben voor professioneel gebruik moeten registreren bij de RDW, een kennistest over de regels moeten afleggen en een vliegbewijs moeten halen. Voor het vliegen met een drone lichter dan 250 gram met een camera geldt dat een RDW-registratie voldoende is. Om te kunnen vliegen met een drone onder de 250 gram zonder camera is geen registratie en vliegbewijs nodig. Voor vliegers geldt dat ze niet mogen vliegen boven mensenmenigten en rond vliegvelden. Vliegen boven mensen is onder voorwaarden toegestaan als de dronebezitter opgeleid is en over de juiste papieren beschikt.

Innovatie

Het gelijktrekken van de droneregels in de EU betekent dat professionals meer ruimte krijgen om met drones te werken. In verschillende beroepen wordt steeds meer gebruik gemaakt van drones. De onbemande vliegtuigjes vormen een innovatieve aanvulling en zorgen ervoor dat bestaande werkwijzen efficiënter en duurzamer kunnen worden uitgevoerd. Denk aan inspecties met drones op moeilijk bereikbare plekken zoals daken en bruggen, toezicht op verlaten bedrijventerreinen of bij incidentmanagement in het verkeer, metingen van zwaveluitstoot en zoek- en reddingsacties. Ook film- en televisiemakers maken vaak gebruik van drones. De nieuwe regelgeving maakt de verschillende toepassingen van drones door professionals eenvoudiger en geeft meer ruimte voor testen en experimenten met nieuwe toepassingen, zoals een proef met medicijnbezorging tussen ziekenhuizen in Meppel en Zwolle.

Lancering Watertruck+

Woensdag 10 februari 2021, van 14.00 tot 15.00 uur wordt de officiële lancering van de fysieke Watertruck+ via een online slotevent gevierd.

Hoewel inmiddels binnen de CCR vanuit de Belgische gedelegeerde al toegegeven is dat Watertruck+ 2,5 maal zo duur zal zijn als de “conventionele” binnenvaart en daarmee nooit een oplossing kan zijn voor de verdwijnende kleinere schepen, wordt er doorgezet op de inmiddels ingeslagen weg.

Er zijn dan nogal wat belangen natuurlijk vanuit projectteam Watertruck+ met zijn partners: De Vlaamse Waterweg NV, Antwerp Management School, Group De Cloedt, André Celis Group en INEA.
Want het is tenslotte een door Europa gesponsord project Watertruck+ waarbij de pers schrijft dat het een oplossing biedt voor (verdwijnend) vervoer over kleinere waterwegen.

Nog steeds houdt men vol dat door de ontwikkeling van kleine, zelf- of juist niet-aangedreven, gestandaardiseerde duwbakken Watertruck+ de kleinere waterwegen met het TEN-T netwerk verbindt en daardoor tot een vermindering van maar liefst 6.000 vrachtwagenritten per jaar zal leiden. Maar waar zijn de harde cijfers als het gaat om aantoonbaar werk van de weg naar het water halen via Watertruck+? En hoe toont men aan dat deze enorme subsidiestromen NIET een regelrechte oneerlijke concurrentie vormen voor de bestaande (kleinere) binnenvaart?

Tegengeluid lijkt niet gewenst
Al vanaf het eerste begin hiervan (2014) heeft o.a. de ASV gewezen (bij destijds Minister Weijts) op de bedreigingen van zwaar gesubsidieerde projecten als deze voor de bestaande (kleinere) binnenvaart. Ook hebben we gezien op welke wijze de proeven tot nu toe verlopen zijn met erbarmelijke omstandigheden voor het personeel aan boord van de Watertruck+ en daarbij een bijzonder beperkte hoeveelheid effectief vervoer. Echter, een mogelijkheid om hierover een discussie te voeren is er niet geweest.

Ook nu kan men op het gratis bij te wonen online evenement alleen uitleg krijgen over Watertruck+ in de positieve zin: Men noemt er de voordelen van dit transportmiddel aan de hand van een video, presentaties van en interviews met Dominique Van Hecke (algemeen directeur van De Vlaamse Waterweg NV), Nick Celis (zaakvoerder van André Celis Group), Patrick Degryse (voorzitter Raad van Bestuur Group De Cloedt), Richard Ferrer (hoofd Innovatie Team INEA) en Lydia Peeters (Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken).

Coevordersluis

Stremming Coevordersluis

Brief ASV Stremming Coevordersluis
Onderstaande brief heeft de ASV gestuurd aan de provincie Overijssel

Betreft buitensporige overlast Binnenvaart(gerelateerde)bedrijven door stremming Coevordersluis
Geachte Statenleden,

Hierbij reageert de Algemeene Schippersvereeniging (ASV) op de wijze waarop de Provincie Overijssel omgaat met de belangen van de binnenvaart en de binnenvaartgerelateerde bedrijven in haar provincie m.b.t. de werkzaamheden aan de Coevordersluis en Coevordersluisophaalbrug bij buurtschap De Haandrik. Deze werkzaamheden hebben gevolgen voor het scheepvaartverkeer. De stremming is ter hoogte van de Coevordersluis. Er gelden geen beperkingen voor het wegverkeer.

Inmiddels lijkt het belang van de binnenvaart steeds meer erkend te worden waarbij, zeker gezien de klimaatdoelstellingen, er uitgesproken wordt dat men meer (goederen)vervoer van de weg wil halen en het vervoer over water wil laten lopen. We horen dan ook regelmatig, ook van politici, dat men de binnenvaart “een warm hart toedraagt”. Daar zijn we echter niet mee geholpen. Want tegelijkertijd blijkt men meer en meer drempels voor de binnenvaart op te werpen en weinig oog te hebben voor de gevolgen van bepaalde besluiten voor deze sector.

Ook bij de wijze waarop dit aangepakt wordt door de provincie blijkt het tegendeel van stimuleren van vervoer over water. Waar men vindt dat vervoer over de weg niet om zou mogen rijden, blijkt men het geen probleem te vinden dat schepen hun goederen niet meer op voldoende wijze kunnen vervoeren.

Een bedrijf dat afhankelijk is van de binnenvaart is het bedrijf Wemeijer in Coevorden, die door de schepen voorzien wordt van zand en grind. Op korte termijn breekt ook de periode aan van het vervoer van kunstmest, nodig voor de landbouw, die ook over water vervoerd wordt en overgeslagen bij de gemeentekade van Coevorden.

Deze bedrijven zijn overvallen door de periode vanaf 1 maart waar veel te laat over gecommuniceerd is, maar waar bovendien veel te weinig meegedacht wordt om de overlast te beperken. Het eenmaal per week doorgang verlenen aan schepen is natuurlijk veel te weinig. Dat vindt ook Verlader Jan Wemeijer Zand en Grind handel, die wordt nu gedwongen zijn grind via vrachtwagens van Meppel te halen.

Wij, de schippers, zijn enorm blij met bedrijven die kiezen voor vervoer over water. Het zou zo moeten zijn dat de overheid deze bedrijven stimuleert en in ieder geval niet onnodig tegenwerkt, als men tenminste werkelijk doordrongen is van het belang van het goederenvervoer over water.

Bovendien wordt de scheepswerf in Coevorden ook ernstig benadeeld met deze afsluiting. De werf is afhankelijk van schepen die daar kunnen komen en weer vertrekken met zo min mogelijk tijdsverlies. Met deze belemmering wordt de concurrentiepositie van Scheepswerf de Vlijt tegenover andere werven natuurlijk ernstig aangetast en zal het werk belemmerd worden waardoor men inkomsten zal mis-

sen. Maar voor de schippers is deze werf ook van groot belang en de schippers vinden daarom dat de bestaansmogelijkheden niet aangetast zouden mogen worden door verkeerd overheidsbeleid.

Op de site van de provincie Overijssel wordt gesteld dat de werkzaamheden zouden worden uitgevoerd in een periode waarin het aanbod van scheepvaartverkeer beperkt is. Dat geldt dan in ieder geval niet voor de vrachtschepen, dus waaruit wordt deze conclusie getrokken? Op de site van de provincie staat ook dat een gedeeltelijke stremming door de aard van de werkzaamheden niet te vermijden zou zijn. Maar een tijdige communicatie met de betrokkenen zou natuurlijk wel verwacht mogen worden van een zorgvuldig handelende overheid. En daarbij zou men tot een werkwijze hebben kunnen komen waarbij de pijn veel beter beperkt had kunnen worden dan nu het geval lijkt te zijn per 1 maart.

Dit zorgvuldig handelen met oog voor de betrokkenen hadden de ondernemers o.i. mogen verwachten van een overheid, of de overheid dat nu zelf doet of delegeert aan een aannemer; de overheid is de opdrachtgever dus eindverantwoordelijk voor de gang van zaken.

De Coevordersluis en –ophaalbrug zijn namelijk gestremd in de periode van maandag 1 maart 2021 tot en met vrijdag 26 maart 2021 en tussen zaterdag 27 maart 2021 tot en met dinsdag 13 april 2021.

Daarbij is er slechts bij uitzondering sprake van handmatige bediening.
Op de site lezen we: *"In afstemming met de scheepvaarbedrijven gaat de provincie kijken of het nodig is om bij uitzondering handmatige bediening van de brug en sluis mogelijk te maken. Dit zou dan plaatsvinden op de zaterdagen."* Het is al sprekend dat men gaat kijken of dit wel nodig is. Als men contact heeft gehad met de verschillende bedrijven, weet men natuurlijk wel dat dit broodnodig is. Maar men weet ook dat die ene maal per week handmatige bediening van de brug en sluis veel te weinig is.

Als we lezen dat de werkzaamheden worden uitgevoerd van maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot uiterlijk 19.00 uur dan zijn er o.i. nog heel wat meer mogelijkheden om brug en sluis te bedienen. Bijvoorbeeld tussen 06.00 uur en 07.00 uur en tussen 19.00 uur en 20.00 uur.

Als de schepen niet via deze weg kunnen, maar bijvoorbeeld "dan maar om moeten varen" via het Stieltjeskanaal, de Verlengde Hoogeveensche Vaart en de Hoogeveensche Vaart dan is de vraag: wie gaat die meerkosten betalen? De schepen doen er niet alleen veel langer over om in Coevorden te komen, er moeten ook meerdere schepen varen om dezelfde hoeveelheid tonnen te kunnen vervoeren. En ook dan zal er eerst gebaggerd moeten worden om er geladen te kunnen varen, waarbij er natuurlijk bovendien een extra drempel is, omdat de doorgang 3×24 uur van tevoren gemeld moet worden.

Inmiddels hebben de getroffen schepen die zich opgesloten weten, de Athena en de Hensie, maar ook zand- en grindhandel Jan Wemeijer en Gerrit Veldman van Scheepswerf de Vlijt de pers gevonden, waarbij duidelijk wordt dat men woedend is over de ontstane situatie. Wellicht dat daardoor omgevingsmanager Rick Makkinga van Future Insight, die aannemer SPIE begeleidt, inmiddels mededeelt dat wellicht niet strikt aan de zaterdag vastgehouden wordt. Dat is echter een veel te vage uitspraak waar de bedrijven niets mee kunnen. Het spreekt wel boekdelen dat deze omgevingsmanager vindt dat wegverkeer niet zou kunnen omrijden, waarbij een veel grotere belemmering voor vervoer over water kennelijk niet als een onoverkomelijk probleem ervaren wordt.

Daarom spreken wij u, de vertegenwoordiger van deze provincie en verantwoordelijke voor het beleid aan op deze werkwijze en vragen u dringend ons op korte termijn op de hoogte te stellen van een aangepaste werkwijze waarbij de betrokkenen en belanghebbenden zo snel mogelijk in kennis worden gesteld van een definitief besluit over de voortgang van deze, voor de diverse partijen bevredigende, procedure. Wij zullen graag meedenken om de ongemakken voor ALLE partijen te beperken.

Namens bestuur en denktank van de ASV

De pers over de Coevordersluis

Provincie Overijssel blokkeert schippers, bedrijven en werf in Drenthe.

Sommige journalisten zijn goud waard voor de binnenvaart. Serge Vinkenvleugel, van RTV Drenthe is er altijd als de kippen bij om aandacht voor de binnenvaart te vragen. Na een prachtige reportage over de desastreuze gevolgen van de CCR-regelgeving houdt hij zich ook bezig met de meer dagelijkse problematiek. En zo heeft hij nu weer een radio- en TV-reportage gemaakt over het feit dat de provincie Overijssel de vaarweg onnodig stremt. Daarbij is het wrang dat men er alleen op gericht is de pleziervaart niet te blokkeren. Beroepsvaart is kennelijk van minder belang.

Onlangs werd duidelijk dat als de provincie Overijssel klaar is met de werkzaamheden aan brug en sluis De Haandrik (oktober 2020 tot februari 2021) een kleine maand later de Coevordersluis en -brug een paar honderd meter verder aan de beurt zijn. "Het kanaal is gewoon een half jaar niet bevaarbaar", meldt ASV-lid Piet Kuipers in deze reportage. Lezen en zien op:

Kanaal bijna half jaar dicht: schippers en bedrijven Coevorden zijn boos - RTV Drenthe

PVV - Voor Pampus

PVV: PROVINCIE OVERIJSSEL LAAT DE BINNENVAART VOOR PAMPUS LIGGEN!

De PVV in Overijssel roept gedeputeerde Boerman in schriftelijke vragen op om de binnenvaartschippers en ondernemers die nu in de problemen komen omdat het kanaal naar Coevorden voor bijna een half jaar op slot gaat, te hulp te komen.

PVV-Statenlid Joeri Pool: 'Dankzij een beroerde planning van de provincie Overijssel liggen onze binnenvaartschippers straks een half jaar voor Pampus. Dat is gewoon slecht beleid dat moet worden aangepast!' De PVV heeft dan ook de volgende vragen gesteld aan de gedeputeerde.

1. Is de gedeputeerde op de hoogte dat de binnenvaart en ondernemers in de problemen komen omdat het kanaal door een beroerde planning van de provincie Overijssel bijna een half jaar dicht is?

2. Is de gedeputeerde het met de PVV eens dat deze situatie zeer onwenselijk is en dat onze binnenvaartschippers nu dankzij de provincie Overijssel voor Pampus liggen?

3. Kan de gedeputeerde uitleggen waarom de gedupeerde schippers zo slecht over deze situatie geïnformeerd zijn?

4. Is de gedeputeerde bereid de planning van de werkzaamheden dusdanig aan te passen dat het kanaal niet voor bijna een half jaar op slot hoeft?

5. Zo nee, is de gedeputeerde bereid om de hoge extra kosten die het omvaren met zich meebrengen te vergoeden?

6. Zo nee, is de gedeputeerde zich er dan van bewust dat ondernemers hun logistiek dan maar via de weg gaan afhandelen, wat ten koste gaat van de binnenvaart en extra drukte op de weg met zich meebrengt?

7. Zo nee, is de gedeputeerde bereid om persoonlijk bij de schippers die nu voor Pampus liggen op bezoek te gaan en ze uit te leggen waarom de provincie Overijssel ze zo laat vallen?

Vragen CDA

provincie Overijssel

Schriftelijke vragen artikel 59 RvO Provinciale Staten Overijssel

Datum	**: 27 januari 2021**
Naam & fractie	**: Bart van Moorsel, CDA**
Onderwerp	**: Stremming Coevordersluis**

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Overijssel

Het college wordt verzocht de volgende artikel 59-vragen schriftelijk te beantwoorden:
De provincie Overijssel voert vanaf 11 januari tot en met april 2021 werkzaamheden uit aan de Coevordersluis en Coevordersluisophaalbrug bij buurtschap De Haandrik. Dit heeft grote verbazing, ergernis en onrust opgeleverd bij vele schippers en organisaties van schippers. Het CDA is van mening dat de provincie als vaarwegbeheerder bij de voorbereiding van werkzaamheden die leiden tot stremmingen overleg moet voeren met bedrijven die daardoor kunnen worden gedupeerd en nog op een moment dat er keuzes kunnen worden gemaakt over het moment en de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd.

1. Klopt het bericht van RTV Drenthe van 26 januari jl.[1] dat: "Volgens de schippers zijn ze over de jongste stremming van begin maart tot half april helemaal niet geïnformeerd. Pas kort geleden kwam volgens hen naar buiten dat als de provincie Overijssel klaar is met de werkzaamheden aan brug en sluis De Haandrik (oktober 2020 tot februari 2021) een kleine maand later de Coevordersluis en brug een paar honderd meter verder aan de beurt zijn."?

2. Is het juist dat het bericht van de stremming pas begin januari van dit jaar is gepubliceerd door de provincie?

3. Heeft het college voorafgaand aan de aankondiging van deze stremming overlegd met vertegenwoordigers van deze bedrijfstak, zoals de ASV? Zo ja, wanneer en met wie en wat was het resultaat. Zo nee, waarom niet?

4. Heeft het college bij het besluit voor de stremming van het kanaal zich een beeld gevormd van de schade die dit besluit oplevert voor de bedrijfstak? Zo ja wat was naar het oordeel van het college deze schade? Hoeveel schadeclaims heeft u inmiddels ontvangen en wat is hiervan het totaal geclaimde bedrag?

5. Heeft het college alternatieven overwogen voor deze stremming? Zo ja wat waren deze alternatieven en waarom is daar niet voor gekozen?

6. Heeft het college overwogen om verschillende werkzaamheden aan het kanaal gelijktijdig in plaats van volgtijdig uit te voeren, zodat de overlast in tijd was beperkt? Zo nee, waarom niet? Zo ja waarom is dan toch gekozen voor de volgtijdige uitvoering?

7. Is het college er zich van bewust dat vervoerders (over spoor, water en weg) inschrijven op opdrachten en dat ze in hun prijsstelling er rekening mee houden dat een (vaar)weg beschikbaar is en dat dus belangrijk is dat tijdig bekend is wat mogelijke stremmingen van (vaar)wegen zijn?

[1] https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/166961/Kanaal-bijna-half-jaar-dicht-schippers-en-bedrijven-Coevorden-zijn-boos

Winter in Nederland

Wegen worden kapotgereden, maar, in tegenstelling tot landen als Frankrijk, mogen ook de zware vrachtwagens (boven de 7,5 ton) gewoon doordenderen tijdens deze winterse omstandigheden. Dit in tegenstelling natuurlijk tot de binnenvaart, die stilgelegd is in heel Noord-West Overijssel (wat heeft die provincie toch tegen de binnenvaart?). Per 10 februari geldt dit vaarverbod ook voor het kanaal Almelo- de Haandrik. Want stel je voor dat door de binnenvaart er schade zou ontstaan aan de infrastructuur! Dat is namelijk het argument: schade die aan oevers, bruggen en sluizen zou kunnen ontstaan als het ijs door schepen wordt gebroken en verplaatst. Waar zijn de tijden gebleven dat men zich bewust was van het belang van vervoer over water en de schippers hielp in dit soort tijden in plaats van ze weg te sturen van hun ligplaats (dan is de verplaatsing kennelijk geen risico voor oevers, bruggen en sluizen).

Leuker kan RWS het niet maken

Wij plaatsten op ASV facebook:
Ondanks de weersomstandigheden horen wij dat schippers toch gezegd wordt dat ze niet langer op de ligplaats zouden mogen liggen. Heeft u daarvan voorbeelden, wilt u het dan melden aan ons en uw collega's?

Reacties o.a.:

- Beunschepen zijn weggestuurd in Lelystad, naar verluidt was er geen normaal gesprek te voeren; elk plan werd direct van tafel geveegd.
- Voor diegenen die in Lelystad liggen het volgende: i.v.m. naderende konvooivaart worden jullie geacht zo snel mogelijk het schip uit Lelystad weg te halen in opdracht van RWS.
- Ook 's-Gravendeel blijft schippers op de huid zitten: "denk om de 3 dagen dat je maximaal mag liggen". Geen werk, een matroos die niet naar boord kan komen vanwege het weer en een schipper die geen rustig moment heeft door RWS.
- Het wordt hoog tijd dat er een wet wordt aangenomen bij extreme omstandigheden een uitzondering te kunnen maken; alles dicht timmeren met regels is heel frustrerend en werkt niet in de praktijk.
- Ik snap eigenlijk niet waarom de 3x 24 uur niet standaard veranderd kan worden in 7x 24 uur. Vaak past dit beter en als de schipper een reis aangenomen heeft, gaat hij toch binnen die 7 dagen vertrekken. 3 Dagen kan dan net krap zijn.
- Wij liggen in de gemeentehaven 's-Gravendeel, maar daar moest maandag nog zandschip lossen. Dus wij verkast naar de wachthaven (niet voor onze lol overigens). Leggen hem even bij een buurman langszij, die inderdaad personeelswissel zou hebben en nog geen werk. Personeel moest helemaal van het noorden komen, dus grote kans dat het niet ging lukken, maar hij lag al 3 dagen. Hij maakte zich daar inderdaad zorgen om. Ze (RWS) waren nog niet geweest, maar hij verwachtte ze wel.

Winter in Duitsland
Het Mittellandkanaal is ook per 10 februari gestremd, omdat de ijsbrekers nodig zouden zijn op de Weser, terwijl er op dat moment nog geen korrel ijs is op de Weser. En er door die snelle stroming ook niet snel ijs zal komen. Schippers melden nog geen enkele vertraging. Reacties op facebook:

- Mittellandkanaal wordt vanaf 18:00 vandaag ook gesperd, omdat de ijsbrekers nodig zijn op de Weser. Tsja, en die 2 tot 6 cm ijs zijn dan onoverkomelijk.
- Zoals al wel te merken is, vriest de midden Weser niet zo snel dicht maar het Mittellandkanaal zit al bijna dicht.

Toekomst Binnenvaart

Video-verslag werksessie 2 Toekomst binnenvaart

Aanwezig namens ASV: Sunniva Fluitsma en Gerberdien le Sage
Om 09.30 werden we allemaal welkom geheten en werd er een speech gehouden door de NPRC.
Hierin werd de werkwijze en het doel van hun samenwerkingsverband verteld. Daarbij werd door de NPRC opgeroepen de schipper meer te betrekken bij besluitvorming en uitvoering. Bottom-up in plaats van top-down
Daarna werden we opgedeeld in kleinere groepen, waarin de volgende onderwerpen aan bod kwamen:

- Energietransitie
- Innovatie en digitalisering
- Ketenoptimalisatie
- Klimaatbestendige vaarwegen.

Veel van de bovenstaande onderwerpen overlappen elkaar. En er zijn door verschillende partijen opmerkingen gemaakt in verschillende groepen met dezelfde onderwerpen.

Men constateert dat er nog te weinig oplossingen zijn, die gezien kunnen worden als een goede vergroening voor de binnenvaart en voor heel de binnenvaart.
Goede en betrouwbare, eerlijke oplossingen zouden wel een perspectief kunnen bieden, zodat een schipper weet waarin hij kan investeren. Hier moet nog veel ontwikkeld worden. Er zijn nu nog te veel zaken waarvan de schipper al weet dat die niet gaan werken (denk hierbij aan de biodiesel die men nu voor ogen heeft of LNG). Zo krijgt men ook geen vertrouwen erin.
Daarbij is het van groot belang dat er gecommuniceerd wordt over projecten, ook wanneer deze niet blijken te werken.

Financiering
Men heeft het over nieuwe verdienmodellen die de schipper zou moeten ontdekken, maar het lijkt erop dat men (alleen) van de schipper nog steeds de uitvoering van innovaties en vergroening verwacht zonder mogelijkheden te scheppen om het te doen.
Wel zien we dat “anderen” de schipper zullen moeten dwingen, dat is hun inbreng. Zoals bijvoorbeeld de verladers die vooral zullen kiezen voor “groene” schepen en havens die “groene” schepen zullen bevoordelen. Maar betalen voor die groene schepen? Men denkt (nog steeds) dat verladers dat “vanzelf” wel zullen doen, ongeacht onze ervaringen van decennia (eeuwen).

De ASV wijst er bovendien op dat er geen level playing field is met de ons omliggende landen waar wel veel subsidies gegeven worden om aan innovatieve ontwikkelingen (en zelfs gewoon behoud van je schip) en vergroening te voldoen. Dit lijkt bij de overige aanwezigen van geen belang, alsof de Nederlandse schipper op een eiland woont. Tegelijkertijd heeft men het erover, dat we vooral “competitief” en “concurrerend” moeten zijn. Kortom: zo goedkoop mogelijk, maar je moet het wel allemaal uitvoeren.
Het is vreemd dat de spoorwegen in dit overleg zichzelf met “de binnenvaart” vergelijkt, alsof de binnenvaart op dezelfde wijze besluiten kan nemen als de paar verschillende organisaties die de spoorwegen vormen. De spoorwegen vraagt hoe wij het denken te betalen en legt de bal geheel bij de particuliere schipper.

(geen) Level playing field
Het lijkt erop dat niemand een boodschap heeft aan de complexe situatie van de binnenschipper, die te maken heeft met een markt, waarin hij geen enkele marktmacht heeft, een extreem boete en handhavingsbeleid die hem beperkt en ongelooflijk zwaar bestraft, een overheid die qua investeringen de binnenvaart al jaren op achterstand zet, onzinnige (CCR) eisen waar de schippers de afgelopen jaren (als ze het nog vol hebben kunnen houden) al hun reserves aan besteed hebben. Maar nu doen de aanwezigen alsof dat allemaal niet bestaat en vragen aan de schipper die geen enkele invloed heeft op het voorgaande, hoe hij de vergroening en innovaties gaat betalen. Ons antwoord: niet dus, wat een belangrijk deel van de sector betreft! Bereid je voor op een omgekeerde modal shift.
Wel werd erkend dat de overheid grote steken laat vallen wat betreft onderhoud van vaarwegen en dat de binnenvaart daar een grote prijs voor betaalt. Niet alleen vanwege de kosten, maar ook omdat de binnenvaart daardoor minder betrouwbaar is en dus vaker gemeden wordt als vervoersmodaliteit. De aandacht lag daarin vooral op de containervaart waar veel aandacht en begrip voor was. Veel andere schepen en hun eigenaars werden weggezet als “traditioneel en behoudend” i.p.v. innovatief. Daarop heeft de ASV o.a. gereageerd dat de binnenvaart door de eeuwen heen altijd innovatief is geweest, maar dat door de ontwikkelingen de schippers nauwelijks meer in staat zijn om te innoveren en bovendien geen toekomst zien voor (voortzetting van) hun bedrijf. Ook heeft de ASV ingebracht dat het tijd wordt om wat respect te hebben voor de ongelooflijke hoeveelheid vakmanschap waarover een binnenvaartschipper moet beschikken (plus ondernemerspapieren!) en de enorme risico’s die men loopt.

Samenwerken
De richting waarin gestuurd wordt in deze sessies is toch vooral te gaan samenwerken in samenwerkingsverbanden en lange termijncontracten af te sluiten.
Onze inbreng daarin was de opmerking dat je niet overal lange termijncontracten kunt afsluiten, sommige aanwezigen geven dat ook aan dat er op opdrachten moet worden ingeschreven en dat dit per project gaat.
Meerdere samenwerkingsverbanden die in dezelfde vijver vissen, daarvan is nu al duidelijk dat daar de prijs alleen maar van naar beneden gaat. Bovendien stellen wij (ASV) dat een samenwerkingsverband niet veel anders is dan een van de vele andere bevrachtingskantoren. Die verkrijgen hun werk door op bestaand werk van anderen onder te bieden en contracten af te sluiten tegen lagere tarieven. Zelfs als de NPRC het allerbeste voor heeft met de particuliere schipper: Ook de NPRC heeft tenslotte slechts 136 leden, dat is een heel beperkt aantal t.o.v. de 4.000 droge ladingschepen. We hebben daarom ook gewezen op het belang van een gezonde spotmarkt. Niet iedereen kan aangesloten zijn of een contract hebben, er is een buffer nodig voor fluctuaties in vervoersvraag. De ASV heeft daarom nogmaals aangegeven dat de motie waarin de Minister de opdracht heeft gekregen te zorgen voor een (meer) transparante markt uitgevoerd zou moeten worden. Dit werd ook ondersteund door enkelen die daarmee aangaven dat de eerste milieuwinst is het stoppen met zinloos leegvaart simpel omdat schippers niets weten en de bevrachters alles.
De ASV maakt hier ook de opmerking dat men de spotmarkt niet moet vergeten, die sneeuwt behoorlijk onder in deze hele sessie, maar is wel van essentieel belang. We hebben hierbij ook aangegeven dat de ASV daar een plan voor heeft liggen, genaamd Agora. Er zijn aanwezigen die dit wel willen bekijken met ons, sommigen komen weer met het oude argument dat alleen de ASV dit wil (CBRB)! Maar de ASV reageert daarop: Marktransparantie

zou de schipper helpen en een eerlijk level playing field bieden.
Dat samenwerkingsverbanden niet zonder spotmarkt konden, werd wel benoemd en erkend (door anderen, niet door BLN of CBRB).

Waar de meesten het over eens lijken te zijn (open deur):
De binnenvaart moet beter op de kaart gezet worden, zodat de burgers weten dat de binnenvaart een grote speler is in het vervoer. De consument zou meer voor het eindproduct moeten betalen, zodat er meer geld bij de schipper komt en beloond wordt voor b.v. vergroening wat het milieu ten goede komt. Hier vond men dat de sector dit vooral zelf moet doen d.m.v. reclame maken.
Noot van Sunniva: zinloze opmerkingen waar we niets mee kunnen. Geen consument gaat vragen of bepaalde grondstoffen, waaruit het eindproduct bestaat, over water vervoerd zijn en zal dan meer willen betalen. Dat hoeft ook helemaal niet, de vervoerskosten zijn bijna verwaarloosbaar in de prijs van het eindproduct. Maar dat zouden de aanwezigen toch moeten weten en ons niet met zo'n zinloze boodschap het bos in moeten willen sturen.

Verder zijn de berichten aan de binnenvaart nogal tegenstrijdig. Men moet zich vooral aansluiten bij een samenwerkingsverband (waarom eigenlijk?) en tegelijkertijd moet men veel meer ondernemend zijn.

Digitalisering wordt verder ontwikkeld voor het onbemand varen en zou ook de administratieve last bij de schipper/kapitein weg moeten nemen. Daarbij hebben we gevraagd hoe er zorggedragen gaat worden dat, totdat er onbemand gevaren wordt, de waardevolle schepen blijven bestaan. Niet alleen de focus op de toekomst, maar net zo goed op de weg ernaar toe met behoud van wat waardevol is.

Ketenoptimalisatie
Die bestaat kennelijk uit autonoom varen en "slimme logistiek".
De vraag van de ASV was waarom autonoom vervoer beter zou zijn en waarom er niet gezorgd wordt voor een transparante markt als men "slimme logistiek" wil. Het ziet ernaar uit dat de schippers vooral informatie moeten geven, zodat "anderen" nog slimmere logistiek kunnen toepassen.
ASV: als de binnenvaart onbetrouwbaar is door achterstallig onderhoud, moet je niet zeuren over "ketenoptimalisatie".

Bij klimaatbestendige vaarwegen ging het over de bevaarbaarheid van de rivier.
De waterhuishouding moet goed op orde zijn, met name bij de jaargetijden waarvan bekend is dat deze invloed hebben op de rivier ten tijde van hoog, maar vooral ook laag water. Bij sommige bestaande schepen zou men aanpassingen hebben gedaan hiervoor.
En er worden nieuwe schepen gebouwd die vlotter in het water liggen, om de klant zo lang mogelijk te kunnen bedienen.
Ook is de vraag of we nog van die brede rivieren nodig hebben, immers valt er veel vervoer weg met name op de Rijn.
Klimaatbestendige vaarwegen beperkt zich niet alleen tot de Rijn.
De ASV geeft aan dat ook andere vaarwegen de nodige aandacht verdienen, waaronder de Maas.
Zo is het urgent dat er een tweede sluis in Grave komt, de huidige storingen snel opgelost moeten worden en het achterstallig onderhoud overal moet worden aangepakt.

Er wordt veel gesproken over containers en varen op de Rijn, maar terecht wordt hierop gewezen dat er meer is dan containervervoer en varen op de Rijn.
Bedrijven zouden veel meer voorraad moeten aanleggen, zodat ze bij bepaalde waterstanden niet snel in het nauw zitten.

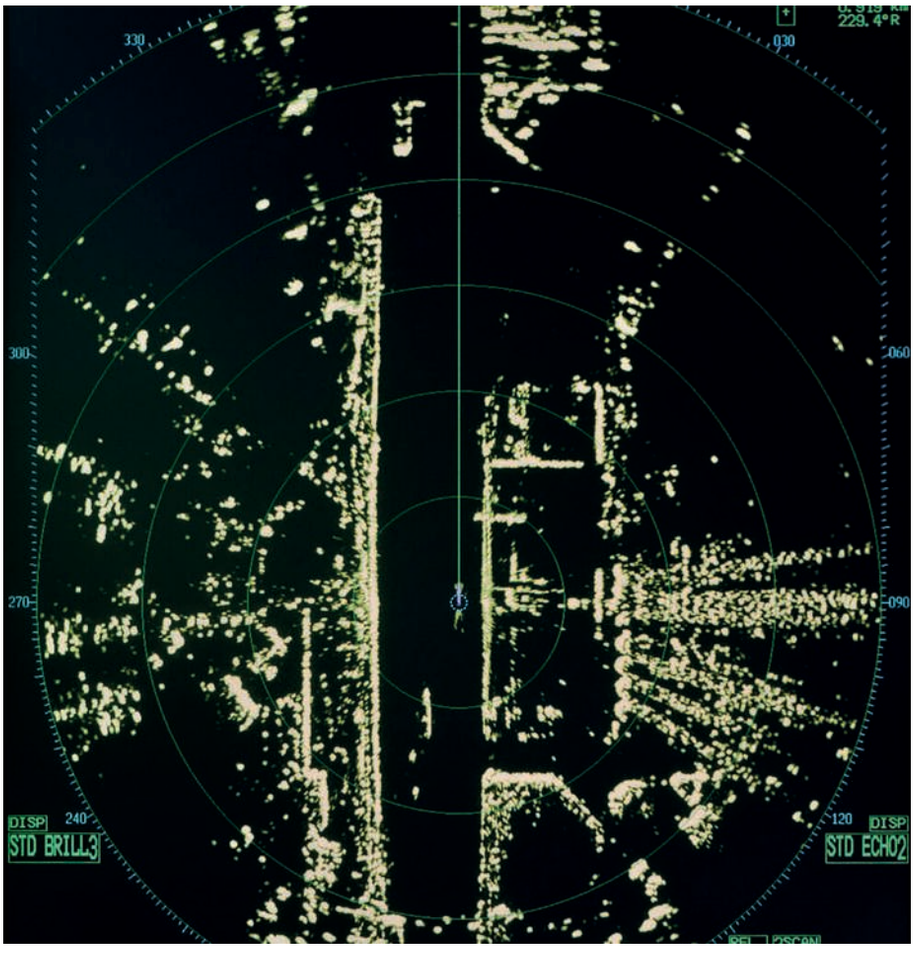
Conclusie:
Er wordt nog steeds volop gesproken door alle aanwezigen over wat de schipper zou MOETEN. Maar hoe dat allemaal bereikt moet worden, lijkt toch vooral het probleem van de schipper en de obstakels die er opgeworpen worden door o.a. de overheid lijken min of meer als iets dat ons nu eenmaal overkomt ervaren te worden. We moeten
Investeren/ innoveren/ vergroenen: maar we weten allemaal dat dat onmogelijk is in deze markt die niet functioneert.
Samenwerken: maar dat mag niet leiden tot een betere marktmachtspositie van de schipper.
Ondernemen: maar we moeten ons tegelijkertijd overgeven aan samenwerkingsverbanden en/of bevrachters.

Dus vonden we het allemaal helemaal niet enthousiasmerend en positief, zoals de organisatoren.
Bij de volgende sessie zou de schipper worden geraadpleegd, het is niet duidelijk wie men hier voor ogen heeft, dus wachten we af.

Om 12.45 was de tweede sessie ten einde.

Sunniva en Gerberdien

Gesprek met de heer Kuipers van de Erasmusuniversiteit
Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de ASV (Gerberdien en Sunniva) een gesprek gevoerd met de heer Kuipers van de Erasmusuniversiteit over de kansen voor de binnenvaart. Daarin werd uitgebreid gesproken over een meer transparante markt, waarbij de ASV het idee achter AGORA verduidelijkte. Het was een interessant gesprek met misschien wel mogelijkheden voor de toekomst.



Vergroening binnenvaart

ASV bezorgd over Biodiesel in de binnenvaart

Nederland moet de CO2-uitstoot reduceren. Bij de binnenvaart is men afgegaan op de totale bunkering bekend bij het SAB. Echter deze hoeveelheid wordt niet in Nederland uitgestoten; er wordt internationaal gevaren.
De aannames die gedaan zijn voor de uitstoot van de binnenvaart in Nederland, zijn volgens de ASV niet correct.
In de Green deal, die de ASV niet getekend heeft, is men overeengekomen dat er bijgemengd gaat worden in de brandstof.

Nederland heeft het voornemen eenzijdig in 2022 bij te gaan mengen met Fame in de huidige brandstof.

In 2007 is er in opdracht van VROM door TNO een rapport opgemaakt over het bijmengen van bio in brandstoffen in de binnenvaart.
De conclusie was toen dat:
Het zonder meer overnemen van de EN590-Norm door TNO niet werd aangeraden, omdat deze norm toevoegingen van biologische componenten toestaat die in de binnenvaart tot problemen kunnen leiden.
EN 590 staat bijmenging toe van 5% vettige zure Methylesters. Het zogenaamde FAME.
In 2007 moest de gasolie voor de binnenvaart voldoen aan de toen geldende norm DIN 51603, wat inhoudt dat er geen biologische componenten in mochten zitten.

In 2020 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opnieuw opdracht gegeven aan TNO om de impact assessment biobrandstoffen voor de binnenvaart te onderzoeken.
In dit rapport van TNO 2020 R11455 (2 nov. 2020) staat nu dat ”er mogelijk geen” problemen zijn of ”makkelijk” voorkomen kunnen worden!.

Er is in de afgelopen maanden geëxperimenteerd en er komen steeds meer berichten naar buiten dat er problemen ontstaan door Fame toevoegingen.

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

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

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

ASV wil meepraten over bijmenging Biobrandstof

Vraag aan Ministerie I&W: Betrek de ASV bij onderwerp biobrandstof

Naar aanleiding van o.a. onze brandbrief betreffende de gevaren en gevolgen van bijmenging van biodiesel hebben wij onderstaande mededeling van het Ministerie aan weekblad Schuttevaer ontvangen.

"We kennen de signalen. We hebben in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens afgesproken een bijmengverplichting in te voeren. We zullen met de betrokken branchevereningingen spreken over de uitvoerbaarheid en het tempo van invoering."

Wij hebben echter nog niets hierover vernomen, ook niet nadat de ASV heeft aangedrongen om betrokken te worden bij dit overleg.

Nu leek uit een eerder gesprek dat het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat de mening was toegedaan dat de ASV zich teruggetrokken zou hebben uit het overleg Green Deal. De ASV trekt zich niet terug uit overleggen, maar heeft wel geweigerd de Green Deal te tekenen mede omdat daarin een afspraak was opgenomen waarin er bijmenging is van biodiesel; daar hebben we ook nooit een geheim van gemaakt.

Als de ASV, die deze problemen nu juist wel op voorhand had voorzien waar anderen het bijmengen omarmden als "de oplossing", nu buitengesloten zou worden is dat een heel slechte zaak.

Op 12 januari hebben wij nog eens herinnerd aan het feit dat wij mee willen praten hierover. Wij hebben echter nog geen antwoord mogen ontvangen tot nu toe.

Er waren 5 breekpunten voor de ASV wat betreft het niet willen tekenen van de Green Deal. Een ervan was Alternatieve aandrijfsystemen en energiedragers.

Daarover schreef de ASV onder andere:
De opstelling is, dat alternatieve aandrijvingen en/of energiedragers niet prematuur gepromoot mogen worden ten overstaan van andere vergroenende systemen of oplossingen.
In de eindversie is het expliciet promoten van bv. LNG of dieselelektrisch varen niet meer aanwezig, maar wordt het vermeld als "ondersteunend". Diverse initiatieven worden in een apart hoofdstuk
vermeld, maar invulling en uitwerking dienen nog te gebeuren.

De RED II overeenkomst komt uitdrukkelijker in beeld met een verplichting tot gebruik van meer milieuvriendelijke brandstoffen c.q. toevoegingen.

Verslag van video overleg Biobrandstof

Verslag van het video-overleg met het Ministerie en ASV 26-01-2021 bijmenging biobrandstoffen.

Aanwezig namens de ASV waren Sunniva, Cor en Gerberdien.

N.a.v. de voornemens om op 01-01-2022 met een verplichte bijmenging van de biobrandstoffen te starten heeft de ASV een gesprek gehad met Ministerie.
Even een korte inleiding hoe het is gegaan.

De ASV werd op de hoogte gesteld door derden waaronder de pers, dat er gesprekken hadden plaatsgevonden tussen Ministerie en andere partijen over de bijmenging van biodiesel.
Vanuit de pers was met name de vraag of wij ook waren uitgenodigd bij deze overleggen en wat wij van de bijmenging van Biodiesel vonden met FAME (gebruikte kookolie)?
Op die momenten hadden wij (nog) geen uitnodiging gehad, maar hebben wij wel onze visie over deze bijmenging gegeven en de pers te woord gestaan.
Enige tijd later is de ASV hierdoor alsnog uitgenodigd door het Ministerie voor een gesprek dat heeft plaatsgevonden op 26-01-2021.

Er ligt voor Nederland de taak om zich te houden aan de Urgenda uitspraak.

Het Ministerie legt de systematiek uit dat Nederland per jaar een jaarverplichting heeft om biobrandstoffen bij te mengen tot 7% en in de toekomst oplopend.
Om dit uit te leggen doen we dit aan de hand van een voorbeeld.
Stel:
De binnenvaart gebruikt 100 ton gasolie. Op papier moet hier 7% (dus 7 ton) biobrandstof (o.a. FAME) aan bijgemengd worden. Dat levert een certificaat op voor die 7% (7 ton).
Op papier zijn we dus in regel.
In de praktijk mag je die 7% (7 ton) verkopen aan andere partijen b.v. industrie, zeevaart…enz.

Het wegvervoer kan die 7% verkopen aan een handelaar en die verkoopt dat aan een binnenvaartleverancier en dan kan het zomaar zijn, dat wij ineens 14% toegevoegde biobrandstof hebben, want wij hadden ook al 7 % als binnenvaart! En dat kan dus FAME zijn. Dit handelen gebeurt al.
Het moet dus zo zijn dat de bunkerleveranciers minimaal 7% per jaar aan biobrandstof moeten inkopen voor de binnenvaart, zodat ze dit met een certificaat jaarlijks kunnen aantonen.

Daarbij zegt het Ministerie dat volgens NEA en bunkerleveranciers er nu al 20% bijgemengd wordt in de reguliere brandstof voor binnenvaart, maar bij navraag bij sommige bunkerstations ontkennen deze dat!
Het is ook opmerkelijk dat wij als schipper dit niet weten, want daarbij wordt er nu al een risico genomen over onze rug. En bevestigt dit de verhalen en problemen die we nu al horen.

Hier zit wat betreft de ASV dus het gevaar dat wij niet weten hoeveel en wat er echt toegevoegd wordt. Er zijn al problemen bekend dat motoren zijn stilgevallen of filters verstopt zitten en schades zijn door kapotte injectoren.

Ook ontbreekt er een duidelijke impactanalyse.

We hebben nogmaals aangegeven dat wat betreft het bijmengen met FAME, dit voor de ASV niet acceptabel is, gezien de veiligheidsrisico's en de ontstane schades aan de motoren en nabehandelingsystemen.
Bovendien zouden bij te hoge percentages van bijmenging de certificaten van motoren niet meer geldig zijn (ze zijn met een andere brandstof getest), wat ook weer invloed heeft op het labelingsysteem.

En dan nog het aspect fraude in de hand kunnen werken, ook dat is niet uit te sluiten, want IL&T is in november 2020 daarmee nog in het nieuws geweest.
In het verleden zijn er genoeg voorbeelden te noemen van louche praktijken en handelaren.
Het Ministerie verzekerde ons dat zij ook de veiligheid voorop stellen en zeker geen fraude willen.

Ander groot nadeel is dat de NOx uitstoot stijgt met FAME bijmenging en de CO2 ook stijgt.
Je verbruikt meer en meer dan de helft van het FAME moet geïmporteerd worden. Dit hoort ook bij de telling van CO2 uitstoot.

Op de vraag van het Ministerie of de ASV tegen bijmenging is, hebben we gezegd, als het HVO is en een eerlijk product, is het geen bezwaar.
Maar de footprint moet echt goed zijn, want hier schoon zijn en ergens anders op de wereld de mensen met de gevolgen opzadelen, is ook niet wenselijk.
En het product van bijmenging moet goed zijn, zodat de veiligheid niet in het geding komt en er geen schades ontstaan.

Doordat TNO in het rapport spreekt van good housekeeping en andere filtersystemen als mogelijke oplossing, heeft de ASV offertes opgevraagd.

Deze kostenpost is niet acceptabel als men spreekt over een filtersysteem per tank van ongeveer 1750 euro (nog niet geplaatst). En er wordt bij vermeldt dat het geen garantie is dat het werkt.
Het gaat hier niet alleen over hoofdmotoren.

Het Ministerie zegt dat ze een meldpunt hebben voor klachten, waar schippers hun klachten echt moeten melden, want anders weten ze het ook niet. Hiermee bedoelde ze het meldpunt van BLN/CBRB.
Praktijk is dat schippers dit niet melden, je kunt je afvragen waarom niet?

Cor, Sunniva en Gerberdien

Biodieselfraude

Weer grootschalige biodieselfraude in beeld bij ILT

Nieuwsbericht V**an Ministerie I&W** | 03-11-2020 | 12:29

Opnieuw is een bedrijf dat verdacht wordt van het op de markt brengen van biodiesel met vervalste certificaten in beeld bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Door grootschalige fraude wordt diesel die helemaal niet duurzaam is geproduceerd als duurzame brandstof geregistreerd. Dit levert de fraudeurs groot financieel gewin op. Maar het zorgt er ook voor dat Nederland werkt aan het halen van milieudoelstellingen, terwijl in werkelijkheid van uitstootreductie geen sprake is.

Doorzoeking
Op dinsdag 3 november zijn bij een doorzoeking in het oosten van het land op een bedrijfslocatie en in verschillende woonhuizen digitale gegevensdragers en de administratie in beslag genomen. Er zijn geen aanhoudingen verricht. Dit gebeurt in een nieuw opsporingsonderzoek door de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT. Het strafrechtelijk onderzoek staat onder leiding van het Functioneel Parket van het OM.

Certificering nog steeds fraudegevoelig
Ook in het voorjaar van 2019 bracht de ILT fraude met certificering van duurzame biodiesel aan het licht. Uit onderzoek bleek dat door vervalste Proof of Sustainability-certificaten in 2015 38% van de opgegeven CO2-emissiereductie feitelijk helemaal niet werd gehaald. In 2016 lag dit percentage op 27%. De ILT stuurde hierover toen de Signaalrapportage Biodiesel aan staatssecretaris Van Veldhoven. Het huidige opsporingsonderzoek maakt duidelijk dat sjoemelen met biodiesel-certificaten nog steeds mogelijk lijkt.

Europese milieudoelstellingen onder druk
Nederland doet mee aan strenge Europese afspraken om steeds meer duurzame brandstof te gebruiken. Biodiesel die gemaakt is van gebruikt frituurvet veroorzaakt bijvoorbeeld een aanzienlijk lagere CO2-uitstoot dan gewone diesel. Producenten van biodiesel mogen een duurzaamheidscertificaat Proof of Sustainability' (PoS) afgeven voor een partij biodiesel die daadwerkelijk uit duurzame grondstoffen bestaat. Ze laten dit registreren dit bij de Nederlandse Emissie autoriteit (NEa). In het 'Register Energie voor Vervoer' ligt zodoende vast hoeveel Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's) op de markt komen. Hieruit blijkt of de milieudoelstellingen gehaald worden. Als door fraude zogenaamd duurzame biodiesel helemaal niet duurzaam blijkt te zijn, dan haalt Nederland de uitstootreductie op papier in werkelijkheid helemaal niet. De cijfers die Nederland verstrekt, zijn dan incorrect en de (Europese) doelstellingen worden niet gehaald.

Subsidie duurzame scheepvaart

Subsidie voor duurzame scheepsbouw
Vanaf 25 januari is (de eerste tender voor) de Subsidieregeling Duurzame Scheepsbouw 2021 geopend.

Wilt u hiervoor in aanmerking komen, dan moet u er snel bijzijn want het animo voor de SDS-subsidie is elk jaar groot, lezen wij in de Binnenvaartkrant.

De subsidie blijkt gericht te zijn op scheepswerven die een schip of offshore-constructie bouwen of verbouwen en daarbij duurzaamheid bevorderende innovaties toepassen. Voorbeelden zijn technologieën testen om CO□-uitstoot en/of uitstoot van andere emissies te verminderen of geluidsproductie (boven- of onder water) te verlagen.

De subsidie bedraagt 25 procent van de subsidiabele kosten. Het maximale subsidiebedrag per aanvrager (of groep waartoe deze behoort) is 1.250.000 euro. Maar het totaalbedrag uit te geven per tender bedraagt slechts 2,3 miljoen euro.

Verder moet een aanvraag voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Het te (ver)bouwen schip is een binnenvaart- of zeeschip met een brutogewicht boven de 100 ton of sleepboot met een vermogen van meer dan de 365 kW. Vissersvaartuigen komen niet in aanmerking.
- De overeenkomst van de bouw of verbouwing van het schip mag niet gesloten zijn op het moment van indiening, wel moet er zicht zijn op contractsluiting via een intentieverklaring.

Bovendien wordt pas achteraf bepaald of men voor de subsidie in aanmerking komt omdat de 2,3 miljoen euro verdeeld wordt onder de “meest duurzame innovatieve voorstellen”.

Bij de tender maakt het niet uit wanneer een aanvraag wordt ingediend – als het maar in de aanvraagperiode is. Na de sluitingsdatum worden alle projecten met elkaar vergeleken. Binnen deze tender geeft de adviescommissie aan elk project een aantal punten voor vier criteria. Daarop baseert het Ministerie van Economische Zaken zich vervolgens door een externe adviescommissie. De toetsingscriteria zijn:

◊ innovativiteit
◊ duurzaamheid
◊ economisch perspectief
◊ kwaliteit van de aanvraag

De eerste tender staat open van 25 januari 09.00 uur tot en met 2 april 17.00 uur, de tweede tender is open van 14 juni tot en met 1 oktober.

De uitvoering van de subsidieregeling is in handen van de Rijksdienst voor Ondernemends Nederland. Kijk voor meer informatie op www.rvo.nl.

Persbericht EICB subsidie stage V motoren

PERSBERICHT

Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen van start

01 februari 2021

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt in totaal €76,7 mln. beschikbaar voor verschillende maatregelen om een binnenvaartschip te verduurzamen welke hoofdzakelijk gericht zijn op reductie van NOx en PM. De regeling loopt van 2021 t/m 2025.

Scheepseigenaren kunnen subsidie krijgen voor aanschaf en inbouw van drie investeringen: een Stage V-motor met typegoedkeuring, een SCR-katalysator of een elektrische aandrijfmotor. Maatregelen tegen geluidsemissies komen ook in aanmerking als die rechtstreeks samenhangen met één van bovenstaande investeringen.

Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
Deze regeling is in het leven geroepen om twee doelen te behalen. De Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens heeft als einddoel een nagenoeg emissie loze sector in 2050. Subdoel is 2035, de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen (o.a. fijnstof en stikstof) moet dan met 25% tot 50% zijn afgenomen. De structurele aanpak van de stikstofproblematiek heeft als doel de nationale stikstofuitstoot terug te dringen. Uit de Green Deal komt €11,7 mln. om Stage V- of elektromotoren te stimuleren. Dit deel van de regeling loopt tot 2023. De structurele aanpak van de stikstofproblematiek levert €65 mln. om SCR-katalysatoren te stimuleren. Dit deel loopt tot 2025.

Praktische informatie
In 2021 stelt het Ministerie in totaal €4,9 mln. beschikbaar voor aanschaf van een Stage V-motor of elektromotor en €15,6 mln. voor aanschaf van een SCR-katalysator. De subsidie bedraagt maximaal 40% van de investeringskosten. Voor middelgrote en kleine ondernemingen kan dit verhoogd worden naar 50% respectievelijk 60%. Het maximaal uit te keren bedrag per aanvraag is €200.000.

Aanvragen worden ingediend via de website van de RVO. Bij het verdelen van de subsidiegelden is de volgorde van binnenkomst bepalend. EICB treedt voor geïnteresseerden op als vraagbaak. Op de website van het EICB vindt u een uitgebreidere beschrijving, de tekst van de regeling en een document met vragen en antwoorden. Bij vragen of voor meer informatie over deze regeling kunt u contact opnemen met Niels Kreukniet (EICB) via 010 798 98 30 of per e-mail: info@eicb.nl

Bedienen op afstand

Reactie ASV op Haarlem overweegt invoering centrale brugbediening

Op 11 februari as. vindt er een commissievergadering plaats van de commissie beheer over dit onderwerp.

De argumenten zijn:
De gemeente investeert in een meer veilige wijze van brugbediening en versterking van handhaving en toezicht op het water vanuit de Havendienst. De veiligheid voor scheepvaart, wegverkeer en brugbedienaar neemt toe. Ook verbetert de doorstroom voor scheepvaart- en wegverkeer. Aansluitend op de ambitie van de gemeente met de Haarlemse wateren en de visie op de ontwikkeling van de Havendienst is onderzoek verricht naar de meest veilige wijze van bedienen van de bruggen in Haarlem. Op basis van onderzoek stelt het college aan de raad voor over te gaan naar het op afstand centraal bedienen van de beweegbare bruggen over het Noorder en Zuider Buiten Spaarne. Tevens wordt het toezicht en handhaving op het water vanuit de Havendienst versterkt. Het besluit voorkomt ook kosten voor investeringen in en beheer en onderhoud van brugwachtershuisjes. Naast dit voorstel zijn door het college op geconstateerde risico's reeds genomen maatregelen vastgesteld en waar nog nodig aanvullende risicomaatregelen genomen.

De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) wil hierbij gebruik maken van de mogelijkheid input te geven betreffende dit onderwerp.

Wie/wat is de ASV?
De ASV is DE organisatie van en voor binnenvaartschippers.

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

Doelstellingen van de ASV zijn o.a.:
- Een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen.

Het parool: "schippers voor schippers" houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.

Hieronder vindt u de reactie van de ASV n.a.v. het Behandelvoorstel voor commissie beheer:

Veiligheid
- Gaat aantoonbaar achteruit. Zie de ongevallen in Zaanstad en dergelijke: samenvatting en conclusies onderzoek ongeval Zaanstad vindt u verderop.
- We lezen: *"Het rapport concludeert tevens dat centrale bediening op afstand kansen biedt voor een veilige bediening van de bruggen en dat nader onderzoek daarnaar aan te bevelen is. De Visie en doorontwikkeling Havendienst Haarlem (2019) bevestigt deze denkrichting"*. Dat is een merkwaardige conclusie, in het licht bezien van de talrijke incidenten die de afgelopen jaren met brugbediening op afstand o.a. op de Zaan, maar ook nabij Groningen hebben plaatsgevonden.
- Helemaal vreemd vinden we de volgende opmerking *"Het voldoen aan de zichteisen is bij de lokale bediening niet altijd effectief te realiseren"*. Wat een merkwaardige constatering, gebaseerd op?? Er is tenslotte geen beter zicht dan lokaal zicht. Zelfs als het zicht om wat voor reden dan ook minder is, is er altijd de mogelijkheid om even buiten te gaan kijken. Dat ontbreekt bij centrale bediening (waarbij men bovendien niets hoort, zoals schreeuwen en dergelijke in noodgevallen). Dode hoeken zijn op camera veel lastiger in te zien dan door een lokale brugwachter.
- In de conclusies lezen we bovendien *"dat centrale bediening vanuit veiligheid de voorkeur heeft"*. Een totaal niet onderbouwde bewering die extra bijzonder is, omdat er in al die jaren in Haarlem geen enkel ongeval heeft plaatsgevonden, terwijl er enkele kilometers verderop (Zaanstad) diverse ongevallen hebben plaatsgevonden, juist door het bedienen op afstand.

Consequenties voor vervoer/ verkeer over water
- Algemeen: Veel minder betrouwbaarheid van het goed functioneren (storingen aan camera's beeldschermen etc.)
- Geen "meedenkende" brugwachter meer voor bijzondere omstandigheden (veel wind situatie bijvoorbeeld)
- Vertragingen door ingebouwde extra veiligheidsmarges
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen op water bij ongevallen/ grote storingen (die steeds meer voorkomen)
- Kans op gehackt te worden is aantoonbaar aanwezig, met alle gevolgen en gevaren van dien.

Consequenties voor wegverkeer
- Algemeen: Het hele proces duurt (door de veiligheidswaarborgen) langer: een circa 33% langere 'roodlichttijd' voor het wegverkeer.
- Omdat de filezwaarte kwadratisch gaat, neemt de vertraging met 80% toe.
- Meer vertragingen (ook door storingen die zich meer voordoen)
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen afsluitingen van wegen op water en/of de weg bij ongevallen/ grote storingen.
- Het is dus heel vreemd dat we lezen *"Directe effecten van de varianten op de doorstroming van het wegverkeer zijn niet op de Haarlemsesituatie van toepassing"*. De Prinsenbrug en de Buitenrustbrug, die lokaal bediend worden, zijn zeer drukke verkeersaders. Bij bediening op afstand zal de roodlichttijd voor het wegverkeer bij een opening omhoog gaan. Dat leidt tot meer verkeershinder en meer emissies.

Consequenties personeel brugbediening Haarlem
- Haarlem doet qua brugbediening aan pendeldienst (in de stad is eenrichtingsverkeer). Daarom zal het personeelskostenaspect nauwelijks een rol spelen. Alleen fiets- of brommerkosten en wat meer comfort.
- In eerdere studies bleek dat wat er werd bezuinigd op bedienend personeel volop uitgegeven werd aan ICT personeel, die de zaken weer moesten herstellen.
- Aan de andere kant is het voor het bedienend personeel een groter risico "afgerekend" te worden op ongevallen die zich eerder voordoen door zaken als slecht zicht, dode hoek, niet goed werkende apparatuur (beeldschermen), minder contact via

zicht en geluid.

Harde cijfers: Consequenties voor bedienaars

- In Friesland zijn de arbeidskosten gedaald van 77.000 bedieningsuren naar 55.000 bedieningsuren, een “winst” van 22.000 bedieningsuren maar…..
- In plaats van ‘goedkope’ sluiswachters heb je nu dure ict’ers nodig.
- Die 22.000 uur moet een half miljoen opleveren.
- Voor het Prinses Margrietkanaal (met die vele besparingen) is de besparing 300.000 euro.
- 7 bruggen op afstandsbediening levert een kostenpost op van ongeveer 4 miljoen euro (550.000 euro per brug).
- Met meer storingen en die verhelpen kost ook geld, bovendien betaalt “iemand” voor het oponthoud, dus maatschappelijk gezien is het wellicht helemaal niet goedkoper.
- In Noord-Holland heeft men besloten brugwachters (op afstand) ook in te zetten als bewakers van parkeergarages en voor wegverkeersmanagementdoeleinden.
- In Noord-Holland is dan ook een groot probleem ontstaan dit jaar met niet goed functionerende bedienaars.
- Ook andere provincies willen brugwachters voor andere doelen inzetten: “waarnemingen maken duidelijk dat 1 bedienaar in staat blijkt 12 tot 16 brugbedieningen te “leveren” in een uur tijd”.
- Openingstijd is door veiligheidsmaatregelen verlengd met 1,5 minuut.
- Uit een deel MKBA voor afstandsbediening in Noord-Holland blijkt dat de businesscase niet uit kan: de investeringen zijn groter dan de besparingen op brugbediening (maar ze rekenen de blauwe golf mee als positieve baat en dat mag niet).

Conclusie: het lijkt allemaal een besparing, maar er wordt dan wel bezuinigd op kwaliteit, kwantiteit van arbeidskosten voor bedienend personeel, maar het levert veel hogere kosten op voor ict’ers en onderhoudspersoneel.

Onderbouwing vraag om evaluatie van bedienen bruggen en sluizen op afstand

De ASV dringt landelijk aan op een evaluatie van de (gevolgen) van het bedienen van bruggen en sluizen op afstand.

De ongevallen en het oponthoud die het op afstand bedienen van bruggen en sluizen opleveren, vragen om een nadere bestudering van dit fenomeen, aangezien de gevolgen groot zijn en het besluit van het invoeren ervan niet altijd op de juiste gronden genomen lijken te worden.

Ongevallen:
Er hebben inmiddels al heel wat ongevallen plaatsgevonden, die veroorzaakt werden door het bedienen op afstand. Een (fiets)brug die weggevaren is in Groningen, omdat de brug al dicht ging voor het schip erdoor was. Jachten die hun mast verspeeld hebben, omdat die over het hoofd gezien werd, een dodelijk ongeval in Zaanstad en twee zwaargewonden, het zijn maar een paar voorbeelden. Schippers maken zo ook heel wat bijnaongevallen mee veroorzaakt door deze werkwijze.

Opmerkingen naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor de veiligheid betreffende de ongevallen in Zaanstad, door de ASV: Daar schrikken we van

- Er is, anders dan voor Rijkswaterstaat, nog steeds geen bindend voorschrift of norm die voorziet in de minimale, verplichte eisen om goed en veilig met camera’s op afstand bruggen te kunnen bedienen.
- Er zijn geen vastgestelde landelijke kaderstellende normen voor het bedienen van op afstand bediende bruggen. Veel bruggen kunnen niet veilig op afstand bediend worden, omdat het totaalbeeld ontbreekt.
- De gemeente heeft de lessen uit het ongeval op de Den Uylbrug en de eerste resultaten uit de pilot niet benut voor het structureel verbeteren van de veiligheid van de Bernhardbrug.
- De binnenvaart zit niet te wachten op nog meer drempels voor de binnenvaart, veroorzaakt door bezuinigingen.

En wie is “de schuldige”? Weer de brugbedienaar?

In het eerder rapport uit 2018 over het dodelijke ongeval op de Den Uijlbrug de volgende conclusie werd getrokken “Door een eenzijdige focus op technische oplossingen werd veiligheid – waar de gemeente Zaanstad als brugbeheerder verantwoordelijk voor was – het probleem van de brugbedienaar. Dit betekende dat op het uitvoerende niveau de brugbedienaar te weinig handvatten geboden werden om risicovolle situaties te herkennen en goed te beoordelen. De beslissing of een brug veilig geopend kon worden, nam de bedienaar geheel op basis van eigen opgedane ervaring en inzichten. Hij moet zelf beoordelen of hij gezien zijn werkomstandigheden in staat is om een dergelijke beslissing te nemen.” Toch werd de bediener veroordeeld, niet degenen die verantwoordelijk waren voor het (op deze wijze) invoeren van het bedienen op afstand.

Wie wil nog brugwachter worden?
Wie wil dit werk in de toekomst nog doen? Ook dat is een belangrijke vraag. Als de brugbedienaar (tegenwoordig vaak slecht betaald) de kans loopt met zoveel taken tegelijkertijd opgezadeld te worden en tegelijkertijd kennelijk zo’n enorme verantwoordelijkheid heeft en risico loopt op vervolging.

Gebruikte Informatie:

1. Friesland: Plan uitwerking afstandsbediening bruggen http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/9120/ingekomen-stukken-week-39-2013/files/03.0%20GS%20-%20Planuitwerking%20Afstandsbediening%20bruggen.pdf
2. Eindrapport Noord-Holland binnenvaart https://www.panteia.nl/index.cfm/_api/render/file/?method=inline&fileID=3F879CC3-46BA-4A03-9E104D90E7B423A9
3. Rapport: een maatschappelijke kosten- en batenanalyse van idiensten voor centrale bediening https://docplayer.nl/67899943-Mkba-icentrale-een-maatschappelijke-kosten-batenanalyse-van-idiensten-voor-centrale-bediening.html
4. Rapport: veiligheid van op afstand bediende bruggen: https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/12716/veiligheid-van-op-afstand-bediende-bruggen-%E2%80%93-lessen-uit-het-ongeval

Flitslampjes

Eindproject

een vraag van een student:
Beste Mevrouw, Meneer, Voor mijn master aan de Universiteit Leiden doe ik onderzoek naar de binnenvaart en met name naar hoe het is voor mensen om in constante beweging te leven. Mijn eindproject is een documentaire en hiervoor ben ik op zoek naar mensen die mij een kijkje zouden willen geven in hun leven. Omdat ik nog niet zo bekend ben binnen de sector, zijn alle inzichten welkom en zou een interview of gesprek mij ook al veel op weg helpen. Weet u misschien iemand die mij zou kunnen helpen? Of zou het mogelijk zijn om in deze groep een oproep te plaatsen? Bij voorbaat dank voor uw hulp! Met vriendelijke groeten,
Wilt u helpen? Neem contact op met: info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Op bovenstaande vraag van een student kwam al snel een positieve reactie op facebook. Dat is toch fijn dat schippers belangeloos meewerken aan dit soort oproepen.

Nieuw havenreglement Antwerpen

Op 1 december 2020 is de nieuwe havenpolitieverordening van kracht gegaan.

De wijzigingen betreffen de toevoeging van een nieuw artikel rond Certified Pick up en enkele kleinere wijzigingen teneinde de havenpolitieverordening in lijn te brengen met het nieuwe HKD-decreet.

Voor de bepalingen rond Certified Pick up werd een overgangsregeling voorzien. Deze bepalingen treden in werking vanaf 1 januari 2021.

Herziening van december 2020 van de havenpolitieverordening en van de havenonderrichtingen vind je hier terug:
Nieuw Havenreglement Antwerpen – Binnenvaartkennis

Invoering Vlaams inzameltarief overig scheepsbedrijfsafval van de binnenvaart

De Vlaamse Waterweg NV en Havenbedrijf Antwerpen voeren per 1 januari een afvaltarief in voor bepaalde fracties van het overig scheepsbedrijfsafval, dat kan worden afgegeven. Hiermee geven de Vlaamse vaarwegbeheerders invulling aan deel C van het internationale scheepsafvalstoffenverdrag CDNI, waarvan het principe dat de vervuiler betaalt, een grondbeginsel is.

De afgifte van het overig scheepsbedrijfsafval in de haven van Antwerpen en langs de Vlaamse vaarwegen was tot voor kort nog gratis en ook niet inbegrepen in de haven- of vaarrechten. Daar komt nu verandering in door de invoering van een tarief voor een beperkt aantal vastgestelde scheepsafvalstoffen, die vallen onder het CDNI. Deze worden dus niet via de CDNI-bijdrage (deel A: olie- en vethoudend scheepsafval) verrekend.

Met ingang van 1 januari dienen de binnenvaartondernemers zich bij de afvalparken in de haven van Antwerpen en langs de Vlaamse waterwegen te registreren om daar hun overig scheepsbedrijfsafval te kunnen afgeven. Voor de milieustraatjes langs Vlaamse waterwegen geldt een overgangstermijn tot eind februari 2021.

Tarieven
De afvalstoffen waarvoor betaald moet worden, zijn verf- en solventhoudend scheepsafval, grofvuil en huishoudelijk vergelijkbaar restafval. De tarieven die hiervoor zijn vastgelegd, dekken overigens enkel de kosten voor de inzameling tot en met de verwerking en zijn daardoor inkomstenneutraal. Concreet houdt dit volgende tarieven in voor 2021: verf en oplosmiddelen: 1,2 euro/kg; grofvuil: 25 euro/m³ en met huishoudelijk vergelijkbaar restafval: 2,5 euro/ 60l vuilzak.

De overige scheepsbedrijfsafvalstoffen die gesorteerd worden voor recycling, waaronder papier, karton, glas, PMD en hout, blijven gratis. Door sortering en goede scheiding van de diverse herbruikbare scheepsafvalstoffen kunnen de binnenvaartondernemers hun restfracties en bijkomende kosten beperken.

Sluis 8 en 9 Helmond

Ja! Sluis 8 en 9 van Helmond gaan vernieuwd worden. En....er wordt volop gebruik gemaakt van de input van de schippers.

Gelderische
IJssel

25

745
MARKE II

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

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

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

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

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

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

Reeds ontvangen: O VLAG

Uit de statuten:

Artikel 14

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

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

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

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +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.