ASV Nieuwsbrief

Februari 2023

Ligplaatsen
Fosfine
Vergroening
Politiek
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Ledenvergadering 25 maart 2023

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Gerberdien Le Sage, Liesbeth de Jonge,Tineke Veuger, Corrie van Dongen, Johan Sipsma, Geert Wiegers en vele anderen
Voorpagina: Corrie van Dongen

INHOUD

Voorwoord
4 Aftredend

Ledenvergadering
5 Uitnodiging vergadering
6 Agenda voorjaarsvergadering
7 Verslag najaarsvergadering 1 oktober 2022
11 Nicole van der Sman: spreker op de ASV voorjaarsvergadering

Havens en vaarwegen
12 Haventarieven 2023
12 Havengeld Rotterdam
13 Havengeld Smallingerland en Drachten
14 Overleg Smallingerland
14 Hoornbrug Zuid-Holland
15 Port of Amsterdam
15 Rijkswateren Amsterdam
16 Sint Servaasbrug
17 Weurt blijft een drama

In Memoriam
28 Ab Boere

Vergroening binnenvaart
20 Subsidie vergroening binnenvaart
21 Voortgang labelsysteem

Sociaal
22 Voortbestaan schippersinternaten
23 Steunpunt binnenvaart

Fosfine
24 Ontwikkelingen gegaste lading
25 Zienswijze ingediend bij het Ctgb

Boete- en handhavingsbeleid
27 Stand van zaken gesprek vaar- en rusttijden
29 Varend ontgassen

Politiek
30 Beantwoording Kamervragen van Alkaya (SP)

Toekomst binnenvaart
32 Watertruck

Europa
33 Treurig Frankrijk
33 ASV uitgenodigd voor overleg Europese Commissie

Flitslampje
35 Afgebroken windmolen
35 Afvalbakken
35 Oirschotsebrug
35 Nieuwsflits BTB Persbericht

Ledenvergadering 25 maart 2023

Voorwoord

Aftredend

Hallo allemaal,

Hierbij mijn laatste voorwoord als voorzitter van deze mooie vereniging genaamd ASV.

In 2015 begon mijn bestuursperiode, waarvan de laatste jaren als uw voorzitter. Mijn dubbele termijn van twee maal vier jaar zit erop en nu zal iemand anders deze eervolle taak van mij overnemen.

Terugkijkend op deze hele periode is het te veel om alles op te noemen, wat er zoal op ons pad is gekomen of waar we mee bezig zijn.

Maar een rode draad die ik toch graag wil benoemen, is wel dat ik nog meer dan voorheen ervan overtuigd ben, dat we als schipper voor onszelf moeten opkomen.
Tegelijkertijd doe ik dan ook een oproep: heeft u ideeën of wilt u graag helpen, kom in de denktank.

Onlangs zijn er weer actieve mensen komen helpen en daar zijn we heel blij mee. Helaas merken en horen we nog te veel mensen over ons praten en weten zij wat wij als schipper allemaal moeten doen.
Keer op keer hebben we als ASV erop gewezen dat door de ingeslagen weg, met name bij de CCR, de diversiteit van de vloot ging verdwijnen en helaas is dat heden ten dagen duidelijk geworden.

Men lijkt niet van de ingeslagen weg af te willen stappen, maar inmiddels wordt de maatschappij opgezadeld met de gevolgen. Een omgekeerde modal shift.

Positief is het contact met het Ministerie. We hebben geregeld goede en prettige overleggen en zijn de betrokkenen van het Ministerie aanwezig bij de ASV jaarvergaderingen. Dat is wel eens anders geweest, zoals u weet.

In de periode dat ik in het bestuur zat, is de ASV gestaag gegroeid en doet dat nog steeds. Daar mogen we best trots op zijn, want dat is voor een aantal mensen keihard werken geweest, wat nog steeds het geval is, naast ons beroep. Dat kunt u ook nu weer in deze nieuwsbrief lezen.

Deze mensen wil ik allemaal bedanken voor zijn of haar inzet, want dit is niet vanzelfsprekend.

Naast al dit werk denk ik ook terug aan, dat we het ook vaak gezellig met elkaar hadden. Denkt u hierbij aan deelname aan de beurs in Gorinchem, de nabespreking van een bezoek aan de politiek in den Haag, de denktankvergaderingen en dan in het bijzonder het zeiluitje in de zomer. Dit laatste wil wat zeggen, want wie mij kent weet dat ik geen zeiler ben, maar ik probeerde er altijd bij te zijn. Vergaderen, zeilen en een steeds goed verzorgde BBQ werd met name in de coronatijd echt gemist.

Ik treed dan wel af, maar zal nog niet uit de denktank gaan. Ik noem het zelf dat ik dossier- ondersteunend ga werken.

Naast dit alles wil ik in het bijzonder mijn echtgenoot Cor bedanken voor zijn onvoorwaardelijk steun in deze periode.

Wie dit soort werk doet of heeft gedaan, zal weten dat partners een hele grote rol op de achtergrond spelen. Dat wil ik toch nog eens benoemen.

Cor leest heel veel mee en heeft zich in vergroening en biobrandstoffen verdiept. Ook hier zitten vele uren in, zoals onderzoek en het bijwonen van overleggen.

Zo was het voor ons vaak een duobaan.

Als laatste wil ik alle leden bedanken voor het vertrouwen dat u mij heeft gegeven om uw voorzitter te mogen zijn.

Met een dankbare groet,
Gerberdien le Sage

Ledenvergadering

Geachte collega's

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

25 maart 2023

De vergadering zal gehouden worden in het

Develpaviljoen
Parklaan 1,
3335 LM Zwijndrecht

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

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

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

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17.00 uur te sluiten.Wij hopen u in goede gezondheid te mogen begroeten op 25 maart a.s.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

Agenda vergadering 25 maart 2023

AGENDA OCHTENDDEEL (aanvang 10.00 uur):

- Opening en rede voorzitter
- Goedkeuring agenda
- Goedkeuring verslag najaarsvergadering 2022 (zie de nieuwsbrief)
- Mededeling bestuur
- Bestuursperikelen/bestuursfuncties/ bestuursverkiezing
- Financieel verslag
- Overleg met de leden: o.a.
    - overleg Europese Commissie m.b.t. CCR-eisen
    - handhaving (vaartijdenboek e.d.)
    - vergroening binnenvaart: Biobrandstoffen/FAME/ labelsysteem.
    - Fosfine en de rol van de ASV
    - Overleggen (Ministerie/politiek/ILT)
- Wat verder ter tafel komt zoals: ligplaatsbeleid/ kostenontwikkeling/ personeel/boetebeleid/ ongevallen in de binnenvaart•
- Rondvraag
- Sluiting ochtend gedeelte

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

- Opening
- inleiding/rede voorzitter
- Mededelingen uit het ochtendoverleg
- vergroening binnenvaart: Biobrandstoffen/FAME
- Presentatie kwaliteitsproblemen brandstoffen binnenvaart
- vergroening binnenvaart: labelsysteem.
- Toekomst binnenvaart: Nicole van der Sman (afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
- Ontwikkelingen in Europa, verslag gesprek DG MOVE
- Fosfine, ontwikkelingen
- Wat verder ter tafel komt zoals: boete- en handhavingsbeleid/ ligplaatsenproblematiek/ kostenontwikkeling/ personeel/ ongevallen in de binnenvaart……..
- Rondvraag
- Afsluiting middagdeel

Verslag najaarsvergadering 1 oktober 2022

De voorzitter opent de vergadering door iedereen welkom te heten.

We als bestuur en denktank zijn blij met de grote opkomst. En dat is ook nodig; zoals het nu functioneert, gaat het niet. Er moet een verandering komen.

Er wordt een moment van stilte gevraagd voor degenen die ons ontvallen zijn.

Naar elk lid, zowel donateurs als ZZP'ers, is een brandbrief verzonden. Daarin wordt vermeld waar de ASV nu staat ten opzichte van de contacten met het Ministerie e.d. Maar het werk dat het met zich meebrengt, moet gedaan worden door te weinig mensen en daar moet verandering in komen. Maar daar komen we later in de ochtend nog uitgebreid op terug.

Klacht aan Ministerie
We komen daar later uitgebreid op terug. Wij zijn, zoals u weet, daarin bijgestaan door onze advocaat om dit punt te begeleiden. We zijn blij met de verstandhouding. Er is een budget voor ingepland en daar komen we niet bovenuit.

Er is afgesproken binnen het bestuur en denktank dat er een vakantieperiode werd ingesteld. Maar juist bij de start viel het water in Nederland en op de Europese wateren zo ver weg, dat er veel van de vakantierust niet door kon gaan. Er werd door RWS een afvaartverbod voor alle schepen gesuggereerd bij een bepaalde waterstand op de IJssel. Onze leden, die daar veel komen, konden wel begrijpen dat je je schip op waterstand moet beladen, maar er moest geen vaarverbod komen. Ook is gebleken dat de aldaar varende schippers het onderling goed konden regelen en dat men niet gelijktijdig in een versmalling moest komen. Er moest dus veel met overheid en schippers worden gecommuniceerd.

Goedkeuring agenda
Deze wordt goedgekeurd, al was er al van afgeweken.

Goedkeuring notulen voorjaarsvergadering 2022
Deze worden goedgekeurd zonder opmerkingen, dank aan notulist Gerrie Kombrink-Vloo.

Een nieuw erelidmaatschap
Sunniva legt een plan voor om een erelidmaatschap uit te reiken.

Wij zijn van mening dat donateur lid Jannes Ooms het erelidmaatschap toekomt in verband met zijn vele jaren van betrokkenheid bij de ASV door zijn kunde en visie op het scheepvaartbeleid. Door een opname in het ziekenhuis kan hij op dit moment niet aanwezig zijn, maar cadeau en een toespraak aan Jannes en zijn vrouw Ineke wordt in de aankomende tijd voor gezorgd.

ASV en de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid
Sunniva heeft een mededeling van N-Z ontvangen. Eerst legt zij uit wat Noord-Zuid is. Toerbeurt vereniging Noord-Zuid is vorige eeuw opgericht door schippers, omdat er een hevige concurrentiestrijd heerste om lading te verkrijgen, wat inhield dat de vrachtprijs beneden de kostprijs kwam te liggen. Na afschaffing in 1998 is de vereniging niet opgeheven, dus hij bestaat nog steeds, maar is niet meer actief.

Ger Veuger legt in grote lijnen uit hoe men financieel kon bestaan door lidmaatschap en een provisie te berekenen over de aangeboden reis.

Er is nog een bedrag in kas waarvan de N-Z zegt het te willen onderbrengen in een organisatie die dezelfde doelstelling heeft als de N-Z. Men is tot de conclusie gekomen dat de ASV hetzelfde voorstaat, nl. een sociale en economische organisatie die de economische belangen van heel binnenvaart behartigt. We gaan met de N-Z verder om een overeenkomst te bespreken.

Stichting Vaarwens
Maria vertelt ons dat de ASV tijdens ons 75-jarig jubileumfeest op de receptie een geldbedrag mocht ontvangen om te besteden aan een goed doel. Na veel onderzoek is de keus op de Stichting Vaarwens gevallen. De Stichting Vaarwens schenkt gratis vaardagen aan onze medemens in zijn/haar laatste levensfase. We zijn ervan overtuigd dat het geschonken bedrag ook daar geheel aan ten goede komt. De vergadering keurt deze keuze ook volmondig goed.

Financieel verslag
Het financieel verslag wordt voor een deel uitgelegd, omdat we later in de ochtend over de toekomst van de ASV gaan vergaderen. Daarbij is het belangrijk te weten hoe de vereniging er financieel er voorstaat. Jessica legt het uit, ook middels beelden op de beamer. Wat de reserve is en wat moet er dit jaar nog binnen komen aan contributiegeld. We moeten er rekening mee houden dat er volgend jaar een kleine afname van leden is. Dit komt door pensionering van schippers en sloop of verkoop. Sunniva vertelt dat er momenteel minder toestroom van leden is dan wat jaren geleden. Het heeft ook zeker te maken dat de eisen die men stelt aan schip door de CCR en er twijfel bestaat als ondernemer om als particulier een schip aan te kopen. Vandaar dat het momenteel een onzekere tijd is. De vergadering stelt voor om volgend jaar bij het opmaken van de contributienota de indexering toe te passen. Er wordt gevraagd wat de betekenis is van bepaalde afkortingen op nota en dat wordt uitgelegd. Door enkele leden is de contributierekening niet direct ontvangen, soms in spam terecht gekomen, meldt men. Veelal wordt dit probleem veroorzaakt door de tel.provider, meldt de penningmeester.

Klacht van de ASV aan het Ministerie
Er is een geruime tijd geleden een drietal klachten ingediend bij het Ministerie. Deze klachten zijn onderdeel van de algemene klacht van de ASV over de wijze waarop

de betrokken ambtenaren zich tijdens en rondom het ONTB-overleg opstellen jegens de ASV. Dit alles is gedaan met medewerking van ons ingehuurde advocatenkantoor, met name Kirsten.

Wij als ASV zijn ervan overtuigd, dat dit een heel goede stap is geweest. We gaan niet over een overwinning spreken, maar na deze gebeurtenis lijkt de werkwijze van het Ministerie verbeterd, zo ook de omgang met elkaar. Dit alles is door Sunniva en Kirsten, mede door gebruikmaking van het diascherm uitgelegd.

Gesprek met Minister Harbers
Het was een eerste kennismaking en we moesten proberen de grootste problemen, waar de scheepvaart mee kampt, aan hem over te brengen.

Het vond plaats in een periode dat het water op de rivieren bijzonder laag was. Dus er is gesproken over het feit, dat het gevaar van hoog en laag water in aankomende tijd geen uitzondering zal zijn. Voor vervoer bij alle omstandigheden heb je een diversiteit van schepen nodig. Door het verdwijnen van de kleinere schepen ziet men dat het vervoer over water stagneert. Grote ladingstromen worden door andere schepen vervoerd als minder constante ladingstromen. De kleinere binnenvaart die bestemmingen aan de haarvaten kan leveren, moet wel kunnen beschikken over een goed functionerende infrastructuur. Dus de kleine binnenvaart moet behouden blijven, alsook de vaarwaters en kunstwerken aan de haarvaten. We zien wat er in Frankrijk speelt; alleen een hoofdvaarweg gedeeltelijk onderhouden is geen goede werkwijze. Wij als ASV kunnen gemakkelijk reageren m.b.t. knelpunten: alle leden zijn vervoerders, groot en klein, en hebben hetzelfde doel voor ogen; goederen vervoeren en je schip in staat houden om te kunnen vervoeren. Daarom zijn andere organisaties daar wat meer terughoudend in. Ook meldt een lid dat de Rijn voor grote schepen toch de belangrijkste vaarweg is en blijft. Dus er moet volgens de vergadering voldoende aandacht zijn voor grote en kleinere vaarwegen. De historie laat zien dat, sinds het registreren van hoog en laag water, het ook in 1800 zowel hoog als laag water kon zijn. Ook merkt men dat er toen vele gebieden onder water konden lopen zonder gevaar. Er was immers veel minder bebouwing dan nu.

Toekomst ASV
De voorzitter licht het onderwerp toe; het bestuur bestaat momenteel uit drie personen plus de woordvoerster. De voorzitter heeft volgend voorjaar haar termijnen uitgediend van twee maal vier jaar, dus treedt zij af. De penningmeester is door omstandigheden reeds uitgestapt, maar er is een vervanger uit het bestuur aangesteld. Ook is de functie van secretaris vacant; ook deze werkzaamheden worden door bestuur uitgevoerd. De nieuwsbrief, waar we best trots op mogen zijn, komt zesmaal per jaar bij ons binnen. Ook die wordt voor het merendeel geschreven door de woordvoerster, waarna het blad door mevr. de Jonge als eindredactie wordt samengesteld. Zij werkt met plezier hieraan, maar ook hier is er een domino-effect zichtbaar; het werk moet meer verdeeld worden.

De denktank bestaat al enkele jaren en bij de oprichting was er flinke belangstelling voor om daar in plaats te nemen. Terugkijkend over het afgelopen jaar ziet men dat de belangstelling is afgenomen.

En de mensen die staan geregisterd als denktanklid geven momenteel te weinig input aan het beleid. Er zijn op dit moment maar enkele personen direct actief.

Het bestuur zegt nadrukkelijk dat er volgend voorjaar een groot probleem zal ontstaan; er moet nu nieuwe aanwas van denktankleden komen. Er is namelijk besloten dat als men eerst denktanklid wordt, je later kunt doorstromen tot het bestuur.

Ook vraagt de zaal of er werk uitbesteed kan worden. Nog meer uitbesteden gaat niet lukken, is het antwoord. Tenslotte hebben de advocaten al een grote rol wat betreft lastige zaken. De overige taken (naast die van woordvoerder en beheerder ASV-media) kunnen niet anders dan door leden uitgevoerd worden.

Na deze voorlegging van feiten bleef het niet stil onder de leden in de zaal. Men kon duidelijk waarnemen dat men de vereniging wilde helpen om te kunnen voortbestaan. Is het een optie dat we soms bepaalde stukken laten liggen, wordt vanuit de zaal gevraagd. Sunniva merkt daarover op dat het in de praktijk zo niet werkt. Er zijn veel onderwerpen die rechtstreeks met elkaar verbonden zijn. Er zijn in afgelopen maanden veel lopende reacties geweest. Je ligt bv. voor een gestremd kunstwerk. Dan moet je wel een ligplaats hebben als tijdelijke wachtplaats. Kunnen oud-schippers nog bijstand verlenen, wordt geopperd vanuit de zaal. Goed bedoeld, maar in de praktijk staan oud-schippers daar in de meeste gevallen te ver vandaan, denkt het bestuur. Dat wordt beaamd van uit de zaal; als je stopt met varen is het de leeftijd die parten speelt en de binding met de scheepvaart verzwakt lichtelijk. Er is in het verleden wel veel input van de oudere garde geweest. Daar zijn we dankbaar voor en dit zal hopelijk ook blijven.

Kirsten, werkzaam als advocaat, merkt op dat alle juridische zaken veelal door het advocatenkantoor gedaan kan worden. Wij gebruiken dat al veel, met goede eindresultaten.

Een nieuwe werkwijze
Er is een verdeling van onderwerpen nodig. Met de verdeling wordt alleen het onderwerp aan het lid gestuurd waar zijn of haar interesses liggen. Zo beperk je voor de nieuwe denktankleden de overweldigende instroom van discussiepunten.

Dit wordt voorgesteld vanuit de zaal. Een lid meldt zich aan om van de denktank lid te worden, zegt toe om zich in te zetten samen met zijn partner dit plan op te zetten. Iedereen op de vergadering steunt deze gedachten volkomen, wat blijkt in aanmeldingen voor de denktank. Acht leden komen ter versterking in de denktank. Iedereen is blij en wenst de nieuwe denktankleden succes. Er wordt wel op gewezen hoe de ASV werkt en moet blijven handelen. Dus denktankleden koppelen altijd hun bevindingen terug naar het bestuur en gehele denktank, alvorens een standpunt in te nemen bij overleggen. Bij alle “commissies” zal (minimaal) een bestuurslid betrokken zijn.

De woordvoerster stelt als conclusie dat we een duidelijke richtlijn moeten creëren van waaruit we werken en dat we de mensen die de ASV vertegenwoordigen bij de overleggen wel het vertrouwen mee moeten geven.

Een mooie conclusie aan het eind van de ochtendvergadering is: Er is weer TOEKOMST als ASV.

PAUZE

Voorzitter opent het middagdeel van de vergadering met een rede. Zij begroet ook de uitgenodigde gasten t.w. Caroline Nagtegaal (Europarlementariër CDA), Eveline Jonker (Evofenedex) en Nicole van der Sman (afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme zaken).

Mededelingen: Er is een erelid benoemd en er zijn heden morgen acht nieuwe denktankleden benoemd.

Het woord wordt aan Caroline Nagtegaal gegeven:
In haar opening begon ze met de doop van een opleidingsvaartuig genaamd Ab-Invito, wat betekent “Vanaf het begin”. Dit opleidingschip heeft meerdere voortstuwingstechnieken en “zo zie ik de binnenvaarttransitie voor me”, aldus mevrouw Nagtegaal.

Zij heeft twee jaar aan een binnenvaartrapport gewerkt en dat is met ruime meerderheid aangenomen door het Europees Parlement. Daarmee lijkt de sector een stap dichterbij emissie loos vervoer in 2040 door de binnenvaart. Als reactie was het antwoord van uit de zaal “in 2040 is onze sector emissie loos, maar dus ook scheeploos”.

Nagtegaal: Ik vind dat niet alles in één keer veranderd kan worden, zoals de aandrijving van schepen. De sector zelf moet de keuze voorgelegd worden en ook de tijd krijgen om te transformeren. Conclusie: Er zijn meerdere transities denkbaar om te vervoeren met minder uitstoot. Momenteel kampen we met een hoge brandstofprijs, belastende walstroomaansluiting en het tekort aan ligplaatsen.

Kansen voor de binnenvaart
Nagtegaal: Er zijn kansen voor de binnenvaart, juist in Europa. De ambitie is om in 2050 50% meer goederen over water te vervoeren.

Tevens pleit zij voor een binnenvaartfonds van wel tien miljard euro, dat in de kosten moet voorzien om zich aan de eisen van de toekomst te kunnen voldoen.

In de zaal verrees gelijk de vraag wie dit fonds vult, alleen de schipper? Nee, dat zeker niet. Er bestaan in Europa ook financiële gelden en ook de verladers en ontvangers kunnen bijdragen. Men spreekt vanuit de zaal de hoop uit dat iedereen een aanvraag moet kunnen indienen, dus ook eenmansbedrijven. Maar voor schippers die nu in nood verkeren, komt het extra geld wel te laat. Zo laat een schipper weten “Ik moet nu een nieuwe motor hebben. Een stage V motor kost € 400.000 en die heb ik niet en kan je het wel betalen dan is er een lange levertijd van motoren, dus wij als sector staan met de rug tegen de muur. Wij willen wel, maar het gaat niet”.

Er wordt afgesproken dat deze schipper de contactgegevens ontvangt van zowel mevrouw Nagtegaal als van mevrouw van der Sman (dat is inmiddels gebeurd, red) om hier verder op in te kunnen gaan.

De technische eisen:
Als ASV vragen we al jaren aandacht om de overgangsbepalingen van de ROSR niet voor bestaande schepen te laten gelden; die kunnen daar niet aan voldoen. U vraagt om een grote diversiteit van schepen maar als de eisen zo blijven, verdwijnen er nog veel meer schepen. Tot op heden vindt de ASV te weinig gehoor bij de CCR. Is er een mogelijkheid om voor verschillende schepen met meerdere categorieën te werken, bv. vanaf een bepaald bouwjaar van schip?

Caroline Nagtegaal vraagt nadrukkelijk om de problemen waar de schipper tegenaan loopt, bij haar te melden, zodat zij rechtstreeks input heeft uit de sector. De zaal kon direct wat punten noemen, zoals brandstoffen, CCR eisen, infrastructuur. Deze neemt zij mee.

Laag water
Door Sunniva wordt een toelichting hierover gegeven. Wat is een oorzaak, het gevolg en wat is de mogelijkheid om daarop te anticiperen. Uit de zaal komt naar voren dat de Rijn altijd een gletsjerrivier is geweest, maar het nu meer een regenrivier aan het worden is. Dus bij de klimaatverandering waar we nu mee worden geconfronteerd, ondervinden we de gevolgen. De Waal is bij lage waterstand op de Rijn een groot probleem. Toen men grotere eenheden op de Waal ging toestaan, werd de rivier op veel plaatsen recht getrokken, waardoor het water sneller de zee ging bereiken, dus minder opstuwing geeft.
Er werd zelfs gesproken aan wie er voorrang gegeven werd als er niet voldoende water in een kanaal aanwezig was om toe te laten. De ASV is met een duidelijke uitspraak gekomen. Elke ontvanger wordt gelijk behandeld, geen voorrecht voor een bepaald transport. Ook het boetebeleid wordt aangehaald. Dat men zoiets niet passend vindt als je dieper ligt er dan wordt aangegeven. We konden wel zien dat er niet voldoende andere vervoersmodaliteiten zijn om vervoer van de binnenvaart over te nemen. Ook door minister Harbers is dat erkend.

De tijd van modernisering is ons niet vreemd, maar er gebeuren zaken wat ons niet veilig overkomt. De automatische bediening van kunstwerken laat veel te wensen over qua veiligheid. Zelfs is men bezorgd of het netwerk wel voldoende stroom kan leveren. Als er steeds meer schepen elektrisch gaan varen, is er dan voldoende elektrische capaciteit aanwezig?

De EOC vindt op dit moment het op afstand besturen en navigeren van schepen te gevaarlijk, maar het autonoom varen en met onderbemanning is steeds meer mogelijk gebleken. Het blijft een punt van zorg.

Een mooie bestemming voor een mooi cadeau

Na de pauze volgt een presentatie door Maria over het bedrag wat de ASV ontvangen heeft van evofenedex voor het 75-jarig jubileum en waar het heen gaat; in de ochtend is al toestemming door leden gegeven het bedrag aan Stichting Vaarwens te doneren. Ook Evofenedex vindt het een goede besteding.

Samenwerking met evofenedex
Evofenedex komt ons uitleggen dat er sinds geruime tijd wordt samengewerkt met de ASV. Samen vormen we met de schippers de vervoerketen en hebben elkaar nodig om de model shift en de vergroening een kans te geven. Er zijn reeds verschuivingen van de weg naar het water, bv. vanuit Polen, en het natransport vindt plaats over de weg. Het is in vele opzichten vooruitgang, zoals dat de filedruk verminderd wordt, er minder CO2 uitstoot plaats vindt en veiliger vervoerd wordt en er heerst momenteel een chauffeurstekort.

De vergadering vraagt of de binnenvaart een eerlijke kans krijgt om nieuwe vervoerstromen aan te trekken. Als de spoorwegen worden gecontacteerd is dat in veel gevallen voor meerdere jaren achter elkaar. Het antwoord is dat het soms wel gebeurt, maar dat de wens in veel gevallen is de goederen via het water te laten vervoeren.

Digitalisering in de binnenvaart
Er wordt ons wel altijd opgedrongen om te digitaliseren, maar wat is daar het voordeel van? Het is niet altijd zichtbaar, wat de voordelen zijn. Deze gaan wel steeds groter worden. Waarnemen waar de goederen zich bevinden, laad- en losrappor

ten doorgeven e.d. Dit wordt steeds meer de norm.

Momenteel worden er ook te weinig containers via de binnenvaart vervoerd en hier is de digitalisering al verder dan in het bulkvervoer, maar het komt regelmatig voor dat een schip wachtdagen bij de afhandeling oploopt. Dat is ten nadele van het vervoer over water.

Fosfine
Na het eerste ongeluk wat door fosfine is ontstaan, is het heden ten dage nog zeer slecht gesteld met de regelgeving in deze. De protocollen die zijn opgesteld, werken niet voldoende en worden verschillend behandeld. Zeeschepen waar hun lading in behandeling is, melden dit niet aan de havenautoriteit of weten zelfs niet wat zij vervoeren. Wij als vervoerders zijn geen deskundige in deze; verladers en havens moeten allemaal eenzelfde protocol uitvoeren. In België gaat het beter dan hier in Nederland. Wij geven u mee dat fosfinepillen verboden moeten worden. Deze zijn veel te gevaarlijk voor bemanning van de schepen. In Oss is er een verandering merkbaar sinds de laatste verlading in schepen waar het helemaal mis ging. Er staat op papier dat het de bedoeling was dat een half jaar na april 2022 alles geregeld zou moeten zijn, maar dit wordt helaas niet gehaald. Dan wordt het wel tijd om voor dwingende maatregelen te pleiten.

Gevaarlijke situaties tussen binnenvaart en pleziervaart
De afgelopen tijd zijn er aanvaringen geweest met pleziervaartuigen, maar nog veel meer bijna-aanvaringen. Wat kunnen en moeten we hieraan doen? Er gaat een roep uit om een vaarbewijs te verplichten. Maar over welke grootte praat men dan van het pleziervaartuig? De mening van de zaal is dat een vaarbewijs voor een jachtenschipper ingevoerd mag worden op vaarwateren waar ook beroepsvaart plaatsvindt. Bij jachten boven de 15 meter is er in veel gevallen een kundig persoon aan boord. Maar laten we de pret die men beleeft van het varen, niet helemaal wegnemen. Geen vaarbewijs, dan vaar je op kleine vaarwateren, is iedereen van mening. Overigens is Nederland het enige land waar geen verplichting is. Zonder bewijs mag er worden gevaren op kleine pleziervaartuigen.

Er zijn bepaalde gebieden waar veel meldingen binnenkomen van gevaarlijk vaargedrag, omgeving Kerkdriel is er daar één van. Er is een 0900 tel. nr. waar men een melding door kan geven, maar in veel gevallen duurt de eventuele opvolgende actie te lang om adequaat op te treden. Rijkswaterstaat vertelt dat er niet overal beschikbaar materiaal en personen zijn om ter plaatse te komen. De zaal vindt dat er duidelijk moet worden aangegeven dat een vissersbootje zijn sport niet mag uitoefenen onder een brug. Deze zijn voor de beroepsvaart praktisch onzichtbaar. RWS is wel met een onderzoek is gestart naar plaatsen langs de Maas, waar er spudpaal locaties worden aangewezen.

WVTTK
Er is nog steeds een ligplaats tekort en er wordt veelal een verschillende regeling gehanteerd. Als je het Merwede kanaal neemt, dan mag je aan een kant een week liggen, aan de andere kant 3 weken. De asielboten/vluchtelingenboten die een ligplaats wordt toegewezen, nemen wel een plaats in van de binnenvaartschepen. In Twente is het nog steeds niet geregeld dat er een geldend tarief gehanteerd wordt. Daar wordt in sommige gemeentes 2 maal havengeld geheven als men lost en aansluitend laadt. Zelfs in het Rotterdams havengebied weet het WBR niet wat de gemeente Rotterdam geregeld heeft. Overigens komen er na veel klachten nieuwe palen bij de ADM in de Europoort. We blijven de commissie bezoeken, maar er zal meer openheid van zaken moeten komen.

Er komt ook uit de zaal een mededeling dat er een containeroverslagplaats in Deventer komt, binnen de sluis, en daar zal ook een nieuwe sluis gemaakt worden.

De constatering dat het boetebeleid bij het ILT zeer eenzijdig te werk gaat, wordt besproken. Bij het uitschrijven van een proces-verbaal duurt het een lange tijd wanneer het ontvangen wordt door gepleegde, maar de tijd om daar een bezwaar tegen in te dienen, is minimaal.

Wanneer krijgt een schip buiten bijzondere gebeurtenissen een controle op afstand van het ILT, werd uit de zaal gevraagd.
Antwoord: het vindt in, normale gevallen, om de 2 jaar plaats, kunnen wij beantwoorden.

Keuring van patenten: vroeger was de geldigheid 3 maanden na einddatum. Is daar een wijziging in gekomen, vraagt een lid. Ja, het is door de corona uitbraak versoepeld, maar nu geldt dat niet meer.

Nu is 1 maand ervoor tot einddatum (je verjaardag) je vaarbewijs/patent geldig. Dat is nu een minpunt: je moet nu 1 maand voor je verjaardag een nieuwe keuring ondergaan.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor de betrokkenheid op deze ASV-vergadering. Op- en aanmerkingen zijn nodig om te besturen zoals u als leden voor ogen heeft.

Er staat ons een drankje en hapje te wachten en de voorzitter wenst eenieder wel aan boord of thuis.

Aldus naar waarheid opgemaakt: Paul Markusse

Nicole van der Sman

Nicole van der Sman spreker op de ASV-voorjaarsvergadering

Op de 25 maart, tijdens de voorjaarsvergadering van de ASV, is Nicole van der Sman, afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij IenW, bereid gevonden om haar visie op de binnenvaart met de aanwezigen te delen.

Nicole van der Sman is per 1 januari 2022 gestart als afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen bij de directie Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De directie Maritieme Zaken is verantwoordelijk voor de wet- en regelgeving en het beleid op het terrein van de zeevaart en de binnenvaart en het beleid inzake de grootste Nederlandse havens. De opgave voor de komende jaren is de verduurzaming van de zee- en binnenvaartsector en de energietransitie in de havens.

De afdeling Binnenvaart en Vaarwegen richt zich op een veilig, efficiënt en duurzaam goederenvervoer over (internationaal) water waarbij de positie van de binnenvaart in het (inter)nationale transport versterkt wordt door te zorgen voor een robuuste infrastructuur en wet- en regelgeving. De komende jaren ligt de focus op het samen met de sector realiseren van een lagere CO2-uitstoot, onder meer via schone (bio)brandstof en voorzieningen om brandstoffen als waterstof te kunnen bunkeren.

Drs. N. (Nicole) van der Sman werkte eerder bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als plaatsvervangend afdelingshoofd Wegverkeersbeleid. Na haar studie Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam startte Nicole als Rijkstrainee bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarna zij onder andere coördinerend beleidsmedewerker en politiek bestuurlijk adviseur van de voormalige Ministers van IenW was. Ook werkte zij bij de Tweede Kamer als adjunct- griffier van de vaste commissies voor LNV en het toenmalige VenW.

ASV-voorzitter Gerberdien le Sage en woordvoerder Sunniva Fluitsma hebben al regelmatig contact met Nicole en sluiten zich aan bij de woorden van Brigit Gijsbers, directeur Maritieme Zaken die blij is met deze benoeming: ‘Omdat Nicole een zeer verbindend persoon is die goed zal kunnen schakelen met de sector om de uitdaging van de verduurzaming aan te gaan. Door haar mensgerichte houding zal zij haar medewerkers hier goed in mee kunnen nemen. Nicole is zeer ervaren in het politiek-bestuurlijke proces wat op deze plek van groot belang is.’

Nicole is ook al bij de laatste ASV najaarsvergadering aanwezig geweest en heeft daar haar betrokkenheid met de sector geëtaleerd.

Nicole over haar benoeming: ‘Het vervoer van goederen is een van de pijlers van onze economie en de Nederlandse binnenvaart speelt daarin een grote rol. Bij de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen komen meerdere opgaven op het terrein van het Ministerie samen. Qua verduurzaming zijn niet alleen de opgaven, maar ook de gevolgen van de klimaatcrisis en stikstofcrisis al merkbaar in de binnenvaartsector. Dit maakt het een heel interessant en uitdagend beleidsterrein waar ik graag met collega’s, de sector en andere nationale en internationale partners de schouders onder zet.’

Deze vacature is ontstaan door het vertrek van Lucia Luijten die per 1 november 2021 IenW heeft verlaten en benoemd is als secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.

Wij verheugen ons bijzonder op haar komst en inbreng in de voorjaarsvergadering van 25 maart.

Havens en vaarwegen

Haventarieven 2023

Ligplaatsen verdwijnen aan de lopende band. Havens, waar schepen volgens Minister Mark Harbers langer zouden kunnen blijven, verhogen havengelden extreem en jagen de binnenvaart haar havens uit.

De haventarieven blijven maar stijgen en heel wat meer dan de inflatiecijfers. Zo stijgt het havengeld van Harderwijk naar ongekende hoogte: van 27 cent per ton laadvermogen naar 33 cent. In het kader van: de beste wensen voor de binnenvaart in 2023!

In Terneuzen en alles op het Nederlandse gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen stijgt het havengeld met 33,3%!

Werkendam stimuleert korter verblijf (van vooral kleinere schepen) door haventarieven aan te passen

Werkendam, thuishaven van veel schippers, ligt nu nog vol met de feestdagen. Maar in 2023 vervallen de kortingsregelingen. De schepen moeten zo snel mogelijk weg: korter dan 2 dagen liggen wordt iets (!) goedkoper, een week liggen wordt (veel) duurder, vooral voor de kleinere schepen.

Werkendam kiest specifiek voor de grotere schepen ten koste van kleinere schepen; het havengeld over de eerste twee dagen in 2023 t.o.v. 2022: Kempenaar -6%, 110-meterschip -33%.

Een week liggen kost een Kempenaar 60% (!) meer dan in 2022, een 110-meter betaalt 13% extra.

Het ziet ernaar uit dat ook dit een landelijke tendens is; de kleinere schepen betalen extreem veel meer waar de grotere schepen ontzien worden. Dat strookt natuurlijk niet met het geluid dat men een modal shift zou willen, terwijl het de eigenaars van kleinere schepen steeds moeilijker gemaakt wordt. En dan te bedenken dat er nu al een tekort aan kleinere schepen is.

Prettig 2023!

Havengeld Rotterdam

De ASV heeft Havenbedrijf Rotterdam gevraagd om met de aangekondigde regelgeving betreffende havengelden nog eens te kijken naar de verhoging van het niet-opgave doen.

De ASV benadrukt daarbij dat het niet altijd moedwillig is om geen opgave te doen. “Door het drukke varen waarbij schepen soms meer dan drie havens per week aandoen, kan het er weleens bij inschieten. Ook kan het zijn dat je opgave wilt doen en dat je te laat bent en de datum al niet meer beschikbaar is.” staat er in de brief naar Havenbedrijf Rotterdam.

De ASV vraagt zich in de brief af of het niet een idee zou zijn om nog iets in te bouwen in het systeem waarbij eerst een herinnering gestuurd wordt. (Bijvoorbeeld: “we hebben u in de haven gesignaleerd; vergeet niet de opgave te doen”).

De ASV beargumenteert dat daarmee het havenbedrijf een grotere groep bereikt en vindt het ook een meer klantvriendelijke benadering. Daarbij wijst de ASV op het feit dat andere haven(s) deze werkwijze al toepassen.

Bovendien heeft de ASV maar weer eens aangegeven niet blij te zijn met de brengplicht, waarbij ook nog eens bijna elke haven een eigen site of app heeft waar je opgave moet doen, met vele inloggegevens met wachtwoorden. Schippers bezoeken immers vele havens internationaal.

Ook wordt gevraagd of het opgave-portaal makkelijker toegankelijk gemaakt kan worden. Als voorbeeld wordt daarbij de haven van Oss genoemd waar helemaal geen wachtwoord of inloggegevens nodig zijn. Dat maakt het voor de schippers al een stuk eenvoudiger. Nog makkelijker en duidelijker voor de schipper en voor het havenbedrijf zou het aanmelden per marifoon zijn. Dan heb je ook de meeste niet-melders te pakken, vervolgt de ASV in het schrijven.

Tenslotte vraagt de ASV naar de wijzigingen, beginnen met Artikel 25: vrijstellingen voor reparatie, waarbij het niet duidelijk is hoe dat geïnterpreteerd moet worden: komt dat geheel te vervallen of worden die twee maanden ingekort?

Tot zover, voorlopig.

Havengeld Smallingerland (Drachten)

De gemeente Smallingerland heeft in 2021 verordeningen vastgesteld die betrekking hebben op de industriehaven Drachten, te weten de Havenbeheersverordening Smallingerland en de Verordening Havengelden Smallingerland. Na de vaststelling van die verordeningen was er aanleiding om nog niet over te gaan tot het heffen en innen van havengelden. Dit had te maken met de uitvoering van geplande baggerwerkzaamheden en onderhoudswerkzaamheden in de haven én met vragen van ondernemerszijde over de marktconformiteit van de tarieven en de rechtmatigheid van het heffen van havengelden.

Genoemde werkzaamheden zijn inmiddels afgerond. Op grond van tariefsvergelijking is het tarief havengeld bijgesteld van € 0,22 naar € 0,15 per overgeslagen ton. Dit tarief is overgenomen in de jaarlijkse update van de belastingverordening Smallingerland. Op 14 december vindt een informatiebijeenkomst plaats voor de betrokken ondernemers in de industriehaven Drachten. Tijdens die informatiebijeenkomst zal een jurist van Zwartbol Advocaten te Alblasserdam ingaan op de rechtmatigheidskwestie.

Op grond van de oorspronkelijke besluitvorming en de voortgang als hierboven genoemd zal de gemeente Smallingerland vanaf 1 januari 2023 daadwerkelijk overgaan tot het heffen en innen van havengelden.

1. Het havengeld bedraagt:

a. voor schepen die in de gemeente goederen laden of lossen: per ton per keer: € 0,15 excl. BTW;
b. voor schepen die in de gemeente goederen laden en/of lossen in containers: per ton per keer: € 1,09 excl. BTW;
c. voor beroepsvaartuigen die in de gemeente passagiers in nemen of aan wal zetten: i. voor schepen met een lengte in strekkende meter tot en met 80 meter per keer: € 1,44 excl. BTW
   i. per strekkende meter, alsmede per reservering van een ligplaats een bedrag van € 10,30 excl. BTW;
   ii. voor schepen met een lengte in strekkende meter langer dan 80 meter per keer: € 2,21 excl. BTW per strekkende meter, alsmede per reservering van een aanlegplaats een bedrag van € 10,30 excl. BTW;
d. voor beroepsvaartuigen welke zijn uitgerust voor het verrichten van sleepdiensten: per week of gedeelte daarvan: € 15,45 excl. BTW;
e. voor beroepsvaartuigen welke niet onder de groepen a, b of c vallen en langer dan 24 uur gebruik maken van gemeentelijk vaarwater of enig ander in artikel 1 van de verordening genoemd gemeentewerk: per strekkende meter scheepslengte of gedeelte daarvan: € 2,22 excl. BTW per keer, met een maximum van 48 uur.

2. Betaling van het havengeld, genoemd onder lid 1, onder a, b en c geeft recht op gebruik van de haven voor uitvoeren van een laad- of losactiviteit voor de periode van 48 uur.

a. voor duwbakken geldt een afwijkende periode voor het uitvoeren van een laad- of losactiviteit van 14 dagen.

3. Het liggeld bedraagt:

a. voor beroepsvaartuigen welke gebruik maken van gemeentelijk vaarwater of enig ander in artikel 1 van de verordening genoemd gemeentewerk: per strekkende meter scheepslengte of een gedeelte daarvan: € 0,77 excl. BTW per 48 uur, met een maximum van 14 dagen;
b. eerste 24 uur is vrijgesteld van betaling van liggeld, tenzij het gebruiken van een ligplaats volgt op een activiteit waarvoor havengeld verschuldigd is.
c. voor de bruine vloot welke gebruik maken van gemeentelijk vaarwater of enig ander in artikel 1 van de verordening genoemd gemeentewerk in de periode tussen 1 november tot en met 1 april ten behoeve van winterstalling: per strekkende meter scheepslengte of een gedeelte daarvan: € 8,76 excl. BTW per 6 maanden.
d. voor het met ligplaatsvergunning als bedoeld in artikel 2.3 van de Havenbeheersverordening innemen van vaste ligplaatsen € 28,02 per strekkende meter scheepslengte per jaar.

4. Het kade- en opslaggeld bedraagt per m2 in gebruik genomen kade-oppervlakte of gedeelte hiervan per dag: € 0,21 excl. BTW;

5. Voor schepen in het bezit van een Green Award certificaat, wordt gerekend met een korting op de tarieven zoals genoemd onder lid 1. Deze korting wordt als volgt toegepast:

a. schepen in het bezit van een bronzen Green Award certificaat krijgen 10% korting;
b. schepen in het bezit van een zilveren Green Award certificaat krijgen 15% korting, en
c. schepen in het bezit van een gouden Green Award certificaat krijgen 20% korting.

Overleg Smallingerland

Woensdag 14 december vond er een overleg plaats m.b.t. de havengelden in de gemeente Smallingerland. Ofwel de haven te Drachten. Namens de ASV heeft Machiel Smitsman deelgenomen.

Als eerste vond er het gebruikelijke voorstelrondje plaats. Daarna stak men gelijk van wal en kregen we een nadere toelichting over het wel of niet rechtmatig heffen van havengeld. Hierbij kregen we even een lesje in definities door een jurist. Onderstaand een verdere puntsgewijze uiteenzetting van de bijeenkomst.

- Havengeld is een vorm van belasting en daarom is er een grondslag nodig voor de rechtmatigheid ervan. Wat is er wel en wat is er niet aan gekoppeld. Deze grondslag staat in de gemeentewet. In de havenverordening onderscheiden we 4 vormen van gelden: haven-, kade-, opslag- en liggeld.

- Havengeld kan worden geheven op basis van het beroepsmatige gebruik van de haven. Belastbaar is dan het gewicht van de lading wat de haven in- en/of uitgaat. Alleen bij de passagiersvaart wordt er in lengte per strekkende meter afgerekend.

- Kade-, opslag- en liggeld is alleen verschuldigd voor het gebruik van een openbare kade. Is deze openbare kade exclusief in gebruik door één bedrijf en heeft de kade geen openbaar karakter meer dan vervalt de verplichting tot het betalen van één van deze drie gelden. Voor wat betreft het liggeld, gaat het om een door de gemeente aangewezen openbare ligplaats. Gaat het om een kade die eigendom is van een bedrijf, dan hoeft men daar als schipper geen van deze drie gelden voor te betalen. Praktisch komt dat hier op neer dat wanneer je leeg komt bij het bedrijf en daar nog een paar dagen mag blijven liggen, je geen extra kosten kwijt bent. Zo ook als een bedrijf je eerder wil laten komen en er langer over doet dan 48 uur om je te laden of te lossen. Het havengeld is gerekend over een termijn van 48 uur. Maar omdat het specifiek het gewicht van de overgeslagen goederen betreft, mag men na die 48 uur niet nog eens dat bedrag heffen over dezelfde lading.

Al met al was het een heel interessante uiteenzetting en merk je dat het goed is dat een jurist er zijn licht over laat schijnen. Een gemeente kan dus niet zomaar naar believen allerlei gelden heffen op het gebruik van. Bovenstaande riep natuurlijk ook nogal wat vragen en discussies op, die eigenlijk teruggebracht kunnen worden tot de definitie kwestie.

Er komt een terugkoppeling op de vragen die gesteld werden en men zal daarin ook een aantal casussen en hun praktische uitkomst schetsen. Vanwege de hiaten die boven kwamen, wordt de nieuwe verordening daarom nog niet geëffectueerd in januari, wat eigenlijk de bedoeling was. Verder kwam het gebruik van AIS als middel tot automatische facturering ter sprake. Dit hebben we als ASV direct van de hand gewezen en aangegeven dat dit helemaal niet toegestaan is, omdat naast de foutmarge die het systeem heeft, AIS niet bedoeld is voor commerciële, handhavings- of welke andere doeleinden dan ook.

Tot slot wordt er ook door Smallingerland nog een kort verslag gemaakt van de bijeenkomst en volgt er medio begin volgend jaar nog een bijeenkomst als men de zaken duidelijk heeft.

Machiel Smitsman

Hoornbrug Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland voert vanaf januari tot en met maart 2023 groot onderhoud uit aan de Hoornbrug. De brug is dan meerdere weken afgesloten voor verkeer.
De onderdelen van een brug, zoals de techniek, elektra, verf en het asfalt, gaan ongeveer 12 jaar mee. Daarom voert de provincie elke 12 jaar groot onderhoud uit aan de provinciale bruggen. Het vorige onderhoud aan de Hoornbrug was in 2010. Het is dus tijd voor de volgende grote onderhoudsbeurt.

Wat gaat er gebeuren?
De provincie voert de volgende werkzaamheden uit:

- Onderhoud aan de vaste delen van de brug, waaronder reparatie van het beton.
- Vervangen van alle elektrotechnische systemen en een deel van de mechanische aandrijving van de brug, zodat alles voldoet aan de normen van deze tijd.
- Schilderen van alle stalen onderdelen van de brug.
- Opknappen brugwachtershuis.
- Verhardingen en slijtlagen (deels) vervangen.
- Hemelwaterafvoer goten en afvoer in kelder herstellen.

Wat betekent dit voor de vaarweg:
Week 8 vaarweg gestremd geen scheepvaart mogelijk.
Week 9 alleen het vaste gedeelte beschikbaar. Beweegbare gedeelte is afgesloten.
Week 10 alleen het vaste gedeelte beschikbaar. Beweegbare gedeelte is afgesloten.
Week 11 alleen het vaste gedeelte beschikbaar. Beweegbare gedeelte is afgesloten.

Tegelijk met dit project zal er gewerkt worden aan de Wijkerbrug en Kerkbrug.
Het Rijn-Schiekanaal zal tussen de Wijkerbrug en Kerkbrug van maandag 27 februari tot vrijdag 31 maart op werkdagen (ma 07:00/vr 16:30uur) gestremd zijn.
Voor dit project volgt nog een kennisgeving.

Extra informatie kunt u vinden op:

- https://www.zuid-holland.nl/actueel/verkeersinformatie/oktober-2022/afsluiting-hoornbrug-vanwege-groot-onderhoud-2023/
- https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/nts/FTM/Rijkswaterstaat-2022-6184 (scheepvaart bericht)

Port of Amsterdam

- Alle walstroomkasten vanaf nu ‘slim’
  We zijn voortdurend bezig om het verblijf in de Amsterdamse haven voor de binnenvaart nog aangenamer te maken. Zo zijn alle walstroomkasten vanaf nu ‘slim’. Ook hebben we het talud van de strekdam in de Houthaven versterkt. Het is daarom niet meer verplicht om ‘kop voor’ af te meren.
- Generatorverbod bij de binnenvaartwachtplaatsen in de Houthaven, de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven
  Omdat er nu in de hele haven slimme walstroomkasten staan, geldt er vanaf medio januari 2023 een generatorverbod bij de binnenvaartwachtplaatsen in de Houthaven, de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven. In het eerste kwartaal van 2023 maken we een extra wachtplaats voor koppelverbanden en leggen we een derde watertappunt aan langs de strekdam Houthaven.
- In IJhaven een ligplaats voor langer dan zeven dagen
  Ook is het vanaf nu voor vrachtschepen tot een lengte van 110 meter mogelijk om in de IJhaven een ligplaats te gebruiken voor langer dan zeven dagen op een rij. Kijk voor meer informatie op onze website.
- Een extra wachtplaats voor koppelverbanden
  In het eerste kwartaal van 2023 maken we een extra wachtplaats voor koppelverbanden. Deze wachtplaats komt in het verlengde van de huidige wachtplaats langs de strekdam Houthaven.
- In de Sonthaven zijn er op dit moment ook al twee wachtplaatsen voor koppelverbanden.
- Verlengen steiger in de Nieuwe Houthaven
  In de Nieuwe Houthaven ligt nu een steiger die geschikt is voor schepen tot een lengte van 86 meter. Deze steiger verlengen we met twee palen, zodat er 65 meter extra afmeerruimte beschikbaar is. Hierdoor zijn er ook weer meer wachtplaatsen voor binnenvaartschepen in de Nieuwe Houthaven.
- Derde watertappunt voor bunkeren In Amsterdam
  In het eerste kwartaal van 2023 legt Amsterdam een derde watertappunt aan langs de strekdam Houthaven.
  Let wel op: dit watertappunt is alleen bedoeld om drinkwater te bunkeren. Daarom komt er bij dit watertappunt geen autoafzetplaats. Dit om opstoppingen en heel lang wachten te voorkomen. Zoals u van ons gewend bent, is ook bij dit tappunt de eerste 6 m³ drinkwater gratis.

Rijkswateren Amsterdam

Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam omvat het geheel aan vaste oeververbindingen, veerverbindingen en stedelijke ingrepen – zoals een fietsbinnenring – op het IJ.

Amsterdam heeft de nautische projecten onderverdeeld in grofweg drie categorieën:
- Ontsluiting Zeeburgereiland
- Sprong over het IJ
- Programma Veren Voor het Rijk

Dit is één programma waarbij de integraliteit de kern vormt.

Dat betekent dat het belang hecht aan de balans tussen nautische en stedelijke belangen en dat het plan in zijn geheel tot uitvoering moet worden gebracht.

Stand van zaken Sprong over het IJ:
In het voorjaar van 2022 is door het college van Amsterdam de Nota van Uitgangspunten (NVU) m.b.t. oeververbindingen over het IJ vastgesteld. In het coalitieakkoord, dat volgde op de gemeenteraadverkiezingen, is geen besluit genomen over de financiering. Daarom dit najaar geen projectteam voor de Oostbrug, maar verschillende thema’s onderzocht:

- Ligplaatsen t.b.v. binnenvaart rondom de Oostbrug (t.b.v. wacht/opstelplaatsen, maar ook nieuwe overnachtingsplaatsen t.b.v. binnenvaart);
- Bedieningsregime Oostbrug, eerste modellering naar impact op droog verkeer (fiets), onderzoek naar impact op nautisch verkeer volgt in een later stadium;
- Verkenning naar capaciteitsuitbreiding veren bij uitstel van realisatie oeververbindingen;
- Vastleggen Inrichtingsplan Rijkswateren in online projectkaart

Dit voorjaar neemt de gemeente een besluit over de oeververbindingen over/onder het IJ.

Er is een kaart ontwikkeld waarin de laatste stand van zaken m.b.t. het inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam wordt vastgelegd. Deze is publiek toegankelijk en te raadplegen via deze link: maps.amsterdam.nl/sprongij/

Inzet pontverbinding Sluisbuurt naar Kop Javaeiland (in kader van Sprong over het IJ)
De pont tussen Sluisbuurt en Sporenburg wordt op 7 januari 2023 geopend door de wethouder verkeer & vervoer van Amsterdam. De pont is voor zeven jaar vergund. Voorafgaand aan de opening van deze veerverbinding, vindt een proefvaartperiode plaats. De interactie tussen GVB en de verkeersbegeleiding in Schellingwoude is hier een onderdeel van. Vier maanden na ingebruikname van deze veerverbinding is een evaluatiemoment gepland.

Maatregelen Buiten IJ
Laatste stand van zaken over het lopende onderzoek in voorbereiding op de uitvoering van baggerwerk is dat uitkomsten in sept/okt 2023 bekend zijn. Vervolgens gaat de regio opdracht geven voor het daadwerkelijk baggeren, waarschijnlijk parallel aan budgetvraag aan landelijk programmateam. Verder gaan dan vergunningstrajecten lopen afhankelijk van de uitkomst van genoemd conditioneringsonderzoek (bijvoorbeeld de Wet Natuurbescherming met daarin stikstof). Uitvoering baggeren zal niet eerder dan 2024 zijn, is de huidige schatting.

Bruggen dossiers
Coenbrug: Uit de inspecties en de onderzoeken is gebleken dat de schade en de functionaliteit van de brug te herstellen is. Rijkswaterstaat gaat dit in gang zetten. Onderdeel hiervan is ook het wegnemen

van de oorzaak van het incident. Dat moet bij beide kleppen gebeuren. Verwacht wordt op dit moment dat voor ingebruikname zeker nog twee vaarseizoenen voorbij zullen gaan. RWS start met een soort bouwteam om het gehele werk te engineeren/ontwerpen. Daarna zal de realisatiefase worden gedaan binnen een bestaand onderhoudsteam. Hiermee besparen we de tijd van een aanbestedingstraject. Er is nog wel een fundamenteel risico dat de uitvoeringstijd kan verlengen. Tijdens het werk wordt de tandwielkast gedemonteerd. Als dan blijkt dat deze zodanige schade heeft dat hergebruik niet mogelijk is, dan zal een nieuwe tandwielkast geplaatst moeten worden. Dat is “custom made” productie die tijd kost. Ook kunnen we te maken hebben met levertijden van materialen en beschikbare productiecapaciteit. Het risico van een dergelijke tegenvaller treedt mogelijk ook op bij het verwijderen van b.v. het panamawiel en andere delen van de bewegingswerken waarvan schades nu niet zichtbaar zijn. Het reële scenario nu is dat de brug pas eind 2024 weer in gebruik is.

Kortgeleden is gebleken dat ook de brug bij Krommenie niet bediend kan worden. Deze is onderdeel van de omleidingsroute van de Coenbrug. RWS en PNH zijn hierover in gesprek. RWS betrekt KBN, PNH, Zaanstad en Varen Doen We Samen bij de publiekscommunicatie over de huidige situatie en het herstel.

Kooybrug
Uitvoering is uitgesteld in verband met gebrek aan materialen. Het project gaat eerdaags gegund worden. De planning is één op één doorgezet naar 2023-2024. Er is samen met belangrijke stakeholders gekeken naar een werkbare oplossing voor beide om niet te veel in elkaars vaarwater te zitten. Dat lijkt te gaan lukken en dat is fijn. Het einde van het project ligt tegen de start aan van het vaarseizoen. Er zijn veel risico’s in kaart gebracht en het ziet er naar uit dat dit gehaald gaat worden. Bij een eventuele overschrijding van deze periode zal er proactief worden optreden.

Schellingwouderbrug (bedienbaar in de nacht?) Er zijn geen beperkingen meer in de bediening.

Schipholbrug (opvolging schadevaring) Er zijn maatregelen getroffen. Proces moet worden verbeterd en wordt intern geëvalueerd. Wordt besproken in de groepsraad binnen RWS voor verdere opvolging. RWS WNN geeft aan dat er specifieke maatregelen zijn getroffen. Daaropvolgend dient generiek uitgezocht te worden hoe dit intern en of procesmatig is verlopen ter evaluatie.

Doorvaren zonder schutten Oranjesluizen

Er is nog geen duidelijkheid of deze functie voor de sluizen te herstellen is. Kern issue is CE markering (substantiële wijziging machine veiligheid). RWS WNN blijft streven naar realiseren van de functionaliteit, in het bijzonder vóór V&R PWA. Maar kan geen garanties geven.

IJmuiden
Nieuwe ligplaatsen Zuidertoeleidingkanaal IJmuiden

- De 23 wachtpalen vanuit het Binnenspuikanaal zijn verplaatst naar het Zuider binnentoeleidingskanaal, de Kanaaldijk IJmuiden;
- Binnenspuikanaal is afgesloten voor het scheepvaartverkeer;
- Voor het plaatsnemen door de Beroepsvaart graag contact opnemen met Haven Amsterdam, VHF14.
- De hele rij wachtpalen, de nieuw geplaatste en de bestaande – totaal 33 - zal van een nummer worden voorzien t.b.v. de toewijzing.
- Het drietal tijdelijke afloopvoorzieningen wordt in Q4 2023 definitief gemaakt.
- De langsgordingen van de westelijke verplaatste palen zijn niet volgens het ontwerp aangebracht. De aannemer werkt aan een oplossing. Naar verwachting zal deze in de loop van 2023 worden uitgevoerd. Technisch is het lastige klus waarbij er ook vanuit RWS technische eisen zijn die lastig in het al gemaakte werk zijn uit te voeren. Verdere communicatie zal via het project selectieve onttrekking verlopen.
  De loswal wordt ook voor andere zaken gebruikt. Een groot schip moet lang achteruit varen om auto af te kunnen zetten.

“Geurt Dijk- autosteiger”
De realisatie van de noodzakelijke aanpassingen aan de autoafzetsteiger is van project Zeetoegang IJmond ondergebracht bij het project Selectieve Onttrekking (SO). Proces van kostenraming en projectaanpak loopt, maar heeft lagere prioriteit i.v.m. doorlooptijd realisatie van de SO (we hebben deze zomer gezien hoe belangrijk deze is). Afhankelijk van kosten zal RWS (i.s.m. CNB/DHM) de locatie van de autoafzetsteiger heroverwegen. (Steigerweg vs. Middensluiseiland/ Zuidersluiseiland).

Afloop steigers Buitenzijde IJmuiden
(wanneer weer beschikbaar?) Navraag loopt in de organisatie.

Sint Servaasbrug

Sinds eind november wordt de Sint Servaasbrug ’s avonds en ’s nachts niet meer bediend. De camerabeelden die de medewerkers van de bediencentrale moeten gebruiken, zijn zonder daglicht niet duidelijk genoeg. De schippers kennen deze situatie en de ASV heeft al geprotesteerd met de wijze waarop er met zo’n hoofdvaarweg wordt omgegaan.

Tijdelijk in avond en nacht in hoogstand

Maar in verband met de verhoogde afvoeren van de Maas heeft Rijkswaterstaat de Sint Servaasbrug ’s avonds en ’s nachts in de hoogstand gezet. Zo worden risico’s voor de scheepvaart weggenomen.

Meer stroming en minder ruimte

Dit geldt dus alleen voor het geval dat het peil van de Maas zal stijgen, omdat dit betekent dat voor schippers dat de stroming sterker wordt en dat de ruimte onder de door brug kleiner wordt. Door de sterkere stroming kunnen schepen moeilijk of niet afremmen, stelt Rijkswaterstaat. Om de risico’s voor de scheepvaart te ondervangen heeft Rijkswaterstaat de situatie besproken met de gemeente Maastricht. Hierna is besloten om de brug hoog te zetten tijdens de uren dat de brug gestremd is. Het gaat om de periode tussen 16:30 uur en 08:30 uur.

Als de afvoer van de Maas weer gedaald is, wordt deze maatregel opgeheven.

Weurt blijft een drama

Wij ontvingen onderstaand bericht van Rijkswaterstaat:

Voor Weurt West is 2022 niet voorspoedig geëindigd. Tijdens een reguliere inspectie (doen we om de paar dagen) van de tandwielen hebben we gezien dat er materiaal vanuit het oostelijk rondsel (kleine tandwiel) uit de aandrijflijn van het Waalhoofd verdwenen was. Op 30 december hebben we Weurt West in stremming moeten nemen. Na vergelijk met eerdere inspecties hebben we gezien dat dit een toename betreft ten opzichte van eerder uitgevoerde inspecties. We hebben inmiddels de volgende acties uitgezet:

- choonmaken tandwielen (ma, di)
- inspectie (visueel en magnetisch) tandwielen (wo)
- beoordelen inspectieresultaten (do)
- bepalen vervolgstappen (vr)

Zodra de inspectieresultaten bekend zijn, kunnen we beoordelen hoe verder. Kunnen we nog verder met de bestaande rondsels en op welke termijn kunnen we dan weer in bedrijf met Weurt West? Dit kan zijn met het Waal- en kanaalhoofd --> lange kolk 250 meter of alleen met het kanaal- en middenhoofd --> korte deelkolk 110 meter.

Voorlopig staat de Waaldeur aan de grond en staat het BAS bericht op stremming tot 13 januari. Ik verwacht komende vrijdag een update te kunnen geven.

Weurt Oost
De Oostkolk is met volledige lengte 24 uur per dag in bedrijf. Gezien de waterstanden op de Waal hebben we daar momenteel voldoende aflaaddiepte.

Sint-Andries
Al langer staat er baggerwerk vanwege beperkingen in het Kanaal van Sint-Andries gepland. Afgelopen jaar is dit uitgesteld vanwege de situatie op sluis Weurt. Het werk zal ongeveer 1 maand in beslag nemen waarbij er op werkdagen gewerkt zal worden tussen 07.00 – 19.00 uur. Gedurende die tijd is de doorvaart gestremd en daarmee ook sluis Sint-Andries.

Het streven is om dit werk in het vroege voorjaar van 2023 uit te voeren. Denk hierbij aan februari / maart. Vanwege mogelijke aanwezigheid van explosieven en noodzakelijke waterdiepte dient dit werk gedurende een periode met hoge(re) waterstanden te worden uitgevoerd. Uitvoering van dit werk is gekoppeld aan de beschikbaarheid van sluis Weurt.

Enkele reacties op Facebook
- Rijkswaterstaat.....los dit nu eens voorgoed op!!! Dit kan toch zo niet? De vorige generatie kon dit toch ook?
- Dat hele RWS gebeuren is ruim over de datum, opruimen dus.
- Ik heb al eens meer gezegd: maak van dat sluizencomplex maar een pretpark. Dat levert nog wat geld op.
- Het heeft hiervoor toch ook gewerkt
- En wij schippers moeten alles op orde hebben en Rijksflaterstaat is een en al ellende.
- Het ILT op de hoogte brengen! Als ik na meer dan een kwartier na 22.00 uur vastmaak staat er € 800,00 boete op ook als ik ruim daarna mijn rusttijd heb
- Snap niet dat een tandwiel zomaar verdwijnt.
- Zegt al genoeg van de inferieure kwaliteit van het materiaal!
- Bij Rijksflaterstaat is geen controle op het geleverde werk

In Memoriam

Op 8 december 2022 is te Rotterdam Dhr. Ab Boere overleden op de leeftijd van 88 jaar.

Velen onder ons weten wel wie hij was en wat hij heeft betekend voor de ASV, maar sommige ook niet.

Ab werd als schipperszoon geboren en heeft diverse schepen gehad. Tijdens zijn deelname in het bestuur van de ASV voer hij op het motorschip Lenie B, ca. 800 ton groot.

In de jaren 80 en 90 bestond het bestuur uit minimaal 10 personen, die net zoals nu werden verkozen door de leden, zo ook Ab Boere. Het bestuur kiest altijd een voorzitter en dat werd Ab, mede omdat hij al diverse functies bekleedde, m.n. in het L.O.V. (landelijk ouderencontact voor trekkende beroepsbevolking), en hij daar de kunde in had.

Ook toen werden de commissies onderling verdeeld, zoals bijvoorbeeld de bevrachtingscommissie. In deze commissie vertegenwoordigde hij de ASV heel wat jaren, wat het varen voor zichzelf niet ten goede kwam. Er ging veel tijd in zitten.

Wij kenden hem als een man die van orde en netheid hield en waar wij van op aankonden als hij een belofte gedaan had om een commissie te bezoeken.

Hij heeft ook een moeilijke periode doorstaan als voorzitter in de jaren 80 van de ASV, omdat de schippers in opstand kwamen tegen Granaria, die zijn eigen lading wilde vervoeren buiten de beurs om met kleine duwbakjes. Ab vond dat het bestuur dan maar beter direct de functie neer kon leggen, omdat de vereniging dan in ieder geval niet meer aansprakelijk gesteld zou kunnen worden voor handelingen, waar het bestuur (en dus de vereniging zelf) van de ASV dan aan gelinkt kon worden.

Ook waren er toen wel verschillende inzichten hoe aan de vergadertafel de onderwerpen te lijf moesten worden gegaan. Het bestuur wilde er soms veel te hard ingaan, maar door Ab werd er altijd weer een juiste compromis gesloten.

Ook was hij een man die er meer van hield zaken tijdens een vergadering of overleg te regelen dan harde actie te ondernemen. Dat werd het bestuur wel elke maand voorgehouden.

Al met al werd hij gewaardeerd als voorzitter van de ASV en had respect voor een ieders levenswijze.

Paul Markusse, oud penningmeester tijdens voorzitterschap Ab Boere

Vergroening binnenvaart

Uitbreiding subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen

20 december 2022
Sinds begin 2021 trekt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat miljoenen euro's uit voor verschillende maatregelen om de binnenvaart te verduurzamen, met name om NOx en fijnstof te verminderen. Het programma loopt tot en met 2025.

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

Vanwege de grote belangstelling voor subsidies voor motorvervanging heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Mark Harbers besloten om ook voor komend jaar (2023) budget beschikbaar te stellen: er komt €8 miljoen vrij voor aanschaf en installatie van een elektromotor of motor met Stage V-certificaat.

Na de tussentijdse evaluatie van de voorgaande subsidierondes is besloten om aanvragen in het SCR-katalysatorgedeelte van het programma toe te staan een roetfilter toe te voegen aan de investeringsaanvraag. Het is nog steeds mogelijk om alleen een SCR-katalysator aan te vragen. In 2023 is € 12,9 miljoen beschikbaar voor de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren, eventueel in combinatie met roetfilters.

Tot slot is na evaluatie besloten het maximale bedrag per aanvraag te verhogen van €200.000 naar €400.000. De subsidiepercentages blijven ongewijzigd.
Deze wijzigingen gaan in bij de opening van de regeling in 2023: op dinsdag 07 februari, om 09:00 uur.

Achtergrond van de regeling

Deze regeling is in het leven geroepen om een bijdrage te leveren aan twee doelen. De Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens heeft als einddoel een nagenoeg emissieloze sector in 2050. Als tussendoel is gesteld om in 2035 de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen (o.a. fijnstof en stikstof) van de binnenvaartvloot met 25% tot 50% te verminderen. De structurele aanpak van de stikstofproblematiek heeft als doel de nationale stikstofuitstoot terug te dringen. Gelden beschikbaar vanuit de Green Deal komen ten goede aan hermotorisering naar Stage V- of elektromotoren. De structurele aanpak van de stikstofproblematiek stelt budget ter beschikking om de aanschaf en installatie SCR-katalysatoren (en vanaf 2023 ook roetfilters) te stimuleren. De regeling loopt tot 2025.

Uit de evaluatie van de eerdere subsidierondes is gebleken dat het beschikbare budget voor hermotorisering voor de jaren 2021 en 2022 snel uitgevraagd is. Gedurende die twee kalenderjaren is al meer dan €11 miljoen extra voor dit deel van de regeling beschikbaar gesteld en daar wordt nu in 2023 €8 miljoen aan toegevoegd. Dit extra budget is deels afkomstig uit de subsidiepot voor SCR-katalysatoren, die minder is bevraagd. Om dat deel van de regeling effectiever te maken, is het vanaf 2023 toegestaan naast een SCR-katalysator ook een roetfilter aan te schaffen.

Toepassingsmogelijkheden

De regeling is in voorgaande jaren vooral gebruikt om motoren met minimaal Stage V-niveau aan te schaffen of SCR-katalysatoren in te bouwen. De verhoging van het subsidieplafond per aanvraag maakt het in het vervolg interessant om toepassingen met een elektromotor ook te overwegen. Elektromotoren vallen onder de regeling als de elektriciteit wordt opgewekt door een brandstofcel of batterij, óf indien de verbrandingsmotor op termijn makkelijk vervangen kan worden door zo'n oplossing. Concreet betekent dit dat een stap naar dieselelektrisch varen, mits modulair uitgevoerd, mogelijk is. Een eventuele Stage V-dieselgenerator die stroom opwekt voor de elektrische aandrijflijn kan ook onder de regeling vallen. Ook vormen van hybride aandrijvingen waarbij een elektro- of Stage V-motor mogelijk is, kunnen wat die componenten betreft onder de regeling vallen.

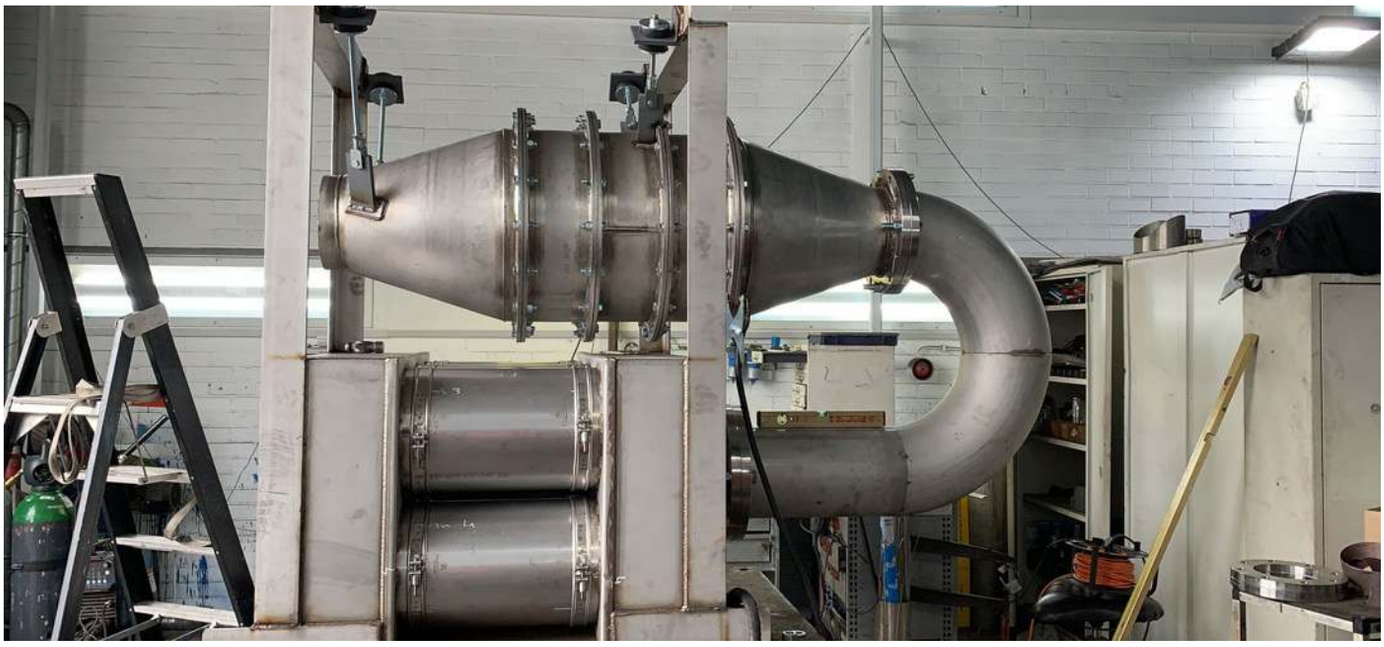
Hiernaast maakt de toevoeging van een roetfilter aan het SCR-katalysatordeel van de regeling het nu mogelijk om subsidie te ontvangen op een veel groter deel van een compleet nabehandelingssysteem. Daarmee wordt de regeling ook nuttig voor schippers die met nabehandeling het Stage V-niveau willen behalen. Die laatsten doen er wel verstandig aan zich goed voor te laten lichten, want niet iedere bestaande motor is geschikt voor nabehandeling. Bij twijfel kunnen zij contact met het EICB opnemen.

Praktische informatie

In 2023 stelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in totaal €8 miljoen beschikbaar voor aanschaf en installatie van een Stage V-motor en/of elektromotor en €12.9 miljoen voor aanschaf van een SCR-katalysator (in combinatie met een roetfilter). 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 €400.000.

Een complete aanvraag bestaat uit het binnenschipcertificaat van het vaartuig, het vaartijdenboek of een uittreksel daarvan waarmee wordt aangetoond dat het schip in het afgelopen jaar 60 dagen in bedrijf was op Nederlands vaarwater en een duidelijke en geldige offerte van de leverancier van de gekozen investering en installatie.

Aanvragen worden online ingediend via de website van de RVO. Bij het verdelen van de subsidiegelden is de volgorde van binnenkomst bepalend. Mochten er op één dag zoveel aanvragen binnenkomen dat het budget overtekent raakt, dan worden alle die dag binnengekomen aanvragen door loting gerangschikt. Binnenvaartondernemers en andere geïnteresseerden kunnen voor vragen terecht bij het EICB. Op de website van het EICB vindt u een uitgebreide 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



Voortgang Labelsyteem

Verslag overleg convenant labelsyteem 12 januari 2023 ASV met Transport Energy,(Interim Legal Management)

Even een kleine inleiding
Tijdens het overleg op 11 november 2022 met Maritiem Transport Energy (Interim Legal Management) heeft de ASV een aantal hangijzers besproken waarvan wij denken dat een label systeem zoals het er nu ligt, geen draagvlak voor de binnenvaart gaat krijgen. Ons is gevraagd om puntsgewijs te benoemen waar de knelpunten zitten en waarom de ASV denkt dat het niet werkt en wat een oplossing zou zijn.

De ASV heeft hier gehoor aangegeven. We hebben dit intern met elkaar besproken en een document opgesteld en verstuurd (6 pagina's).

Kort gezegd staan hier ook een aantal punten in die we al menigmaal hebben aangedragen; we zitten namelijk al vele jaren bij dit overleg en leveren ook de nodige input. Helaas zien we niet of nauwelijks hier iets van terug.

Dit document ligt ten tijde van het overleg van 12 januari 2023 nog bij het Ministerie en wij zouden daar nog een reactie op krijgen.

Overigens is er ook met meerdere partijen gesproken, want het concept convenant was voor meerdere partijen niet geschikt om te ondertekenen.

Tot zover even de inleiding.

Geen herschrijving van het concept convenant
Er is op het moment van overleg 12 januari geen herschrijving van het concept convenant, want er wordt nog allerlei informatie verzameld van verschillende partijen, dus zover zijn ze nog niet.

In het overleg worden we bijgepraat over de stand van zaken en wordt ons verteld dat er nu wel verschillende partijen bereid zijn om te tekenen.

En of wij als ASV ook nog punten wilden aandragen die wij echt in het convenant zouden willen terugzien, zodat wij ook mee zouden tekenen! Bijvoorbeeld een of twee onderwerpen uit ons document wat we al hadden opgestuurd.

Er werd gezegd dat ze het heel jammer zou vinden wanneer een grote én belangrijke partij als de ASV niet mee zou doen.

Andere belangen en weinig informatie.
Er zijn zoveel partijen betrokken bij de opzet van dit labelsysteem, waarbij voor hen veelal andere belangen spelen dan voor een schipper. Dit labelsysteem zoals het er nu ligt, is niet aantrekkelijk en makkelijk uitvoerbaar voor ons als schipper.

Wat het lastig maakt in dit overleg, is dat er te weinig informatie is wat er dan nu allemaal veranderd zou zijn.

Op de vraag van ASV of partijen bereid zijn, zoals o.a. het Ministerie, terug te komen op eerdere genomen besluiten, moest men ons het antwoord schuldig blijven.

Er werd sterk aangedrongen of de ASV toch de aanbevelingen kon terugbrengen naar een of twee punten, zodat er dan misschien iets in kwam te staan en de ASV zou tekenen. En anders zouden wij niet meegenomen worden!

We zouden dus nu kunnen tekenen om later nog zaken aan te kunnen passen en dergelijke, b.v. na twee jaar. Dat is natuurlijk veel te vaag. Want waar stemmen we dan mee in?

Bal teruggelegd
Wij hebben de bal maar eens teruggelegd en gevraagd wat we straks aan een labelsysteem hebben dat niet gedragen wordt door de schipper?

Je kunt ons als ASV toch niet vragen iets te tekenen (wat nu te vaag was om echt een mening over te hebben) waar wij onze collega's en onszelf als schipper mee opzadelen, wat niet uitvoerbaar of aantrekkelijk is?

We tekenen voorlopig niet
We hebben afgesproken eerst te wachten op meer informatie en te zien wat er dan allemaal intussen zou worden aangepast. Wij zullen dit eerst intern gaan bespreken en met de leden delen met de vraag wat zij ervan vinden.

Sociaal

Voortbestaan schippersinternaten

Eind 2022 is de ASV benaderd voor het deelnemen aan een stakeholdersoverleg stichting Meander. Namens alle stakeholders is er een brief naar het Ministerie VWS gegaan met een noodkreet.

Het is voor de binnenvaart, welke voor een groot deel uit gezinsbedrijven bestaat, van zeer groot belang dat het voortbestaan en de geografische inrichting gegarandeerd wordt. Om het voortbestaan van schippersinternaten te kunnen garanderen moet er meer geld komen en er moeten mogelijkheden komen om internaten kleinschaliger op te zetten. In het stakeholdersoverleg is de duidelijke wens naar voren gekomen om ouders van kinderen die op internaat wonen zoveel en snel mogelijk op de hoogte te brengen over de gang van zaken. Dit is nodig, omdat het hier om kinderen gaat en over de toekomst van deze kinderen. Daarbij heeft het voortbestaan van internaten invloed op vele gezinsbedrijven. Ouders worden maandelijks geïnformeerd middels een nieuwsbrief. Ook zullen wij onze leden inlichten over de huidige stand van zaken in onze nieuwsbrieven. Hieronder de belangrijkste nieuwsberichten.

- Stichting Meander wil een transitie maken naar kleinschalige internaten. Dit omdat de huidige panden vaak veel te groot zijn en veelal verouderd. Ook is kleinschaligheid nodig voor een goede geografische spreiding..

- Om de transitie mogelijk te maken is Meander afhankelijk van het Ministerie VWS. Er is een ruimere subsidieregeling nodig. Daarnaast is het op dit moment zo dat bij verkoop van een pand de opbrengst niet gebruikt mag worden voor herinvestering, maar het geld direct naar VWS gaat. Voor deze regeling moet een oplossing komen.

- Om het gemeenschappelijk belang duidelijk te maken is Meander gaan samenwerken met meer belanghebbende partijen. Deze partijen maken allen deel uit van de stakeholders.

- Begin 2023 zal onderzoeksbureau KPMG haar onderzoek afronden betreft het subsidie normbedrag dat Meander ontvangt per kind. Het normbedrag is namelijk al sinds 2001 niet meer geïndexeerd.

De ASV vindt het van groot belang door de sociale impact op de binnenvaart dat schippersinternaten openblijven voor kinderen waarvan de ouders een trekkend beroep hebben. Daarom zullen wij waar we kunnen ons steentje bijdragen in de stakeholdersvergadering en houden u als lid zoveel mogelijk op de hoogte.

Steunpunt binnenvaart

December 2022

N i e u w s b r i e f

Steunpunt Binnenvaart

Beste lezers ,

Het jaar 2022 was door de maatschappelijke en Europese gebeurtenissen behoorlijk turbulent. Het is duidelijk gebleken dat de binnenvaart een onmisbare schakel is in de Nederlandse en Europese economie. Het was ook een jaar van nieuwe innovatie en ontwikkelingen van subsidies voor nieuwe motoren tot kleine zeevaartschepen die zeilen krijgen en elektrisch aangedreven worden. En wat is het toch fijn dat de technologie zich doorontwikkeld. Van vroeger aan boord niet bereikbaar zijn, kwartjes sparen voor de telefooncel op de sluis, het gesprek af moeten breken omdat het schip de sluis alweer uit moest varen, nu dag en nacht bereikbaar zijn met de mobiele telefonie. Trackpiloten, die de schepen op koers houden, maar wat ook met zich mee brengt dat de aandacht niet moet verslappen, want we willen allemaal weer veilig in de haven komen.

In mei heeft er sinds een lange tijd weer een netwerkbijeenkomst plaats gevonden. Als nieuw bestuur van Steunpunt Binnenvaart vonden we het erg waardevol om kennis te maken en te bespreken wat we voor elkaar kunnen betekenen.

Ook dit jaar zijn er weer vele hulpvragen binnen gekomen bij Steunpunt Binnenvaart. We zijn blij dat de meeste mensen het steunpunt weten te vinden bij vragen en of problemen. Sommige problematiek is soms al zo uit de hand gelopen dat het beter zou zijn dat er eerder hulp was gevraagd om die verdere escalatie te voorkomen. Komend voorjaar gaan we onderzoeken hoe de mensen zo mogelijk toch eerder het Steunpunt weten te vinden en hun vraag durven te stellen. Iris van der Pol is zelf ondernemer in de binnenvaart en volgt een studie HBO counseling, zij gaat dit onderwerp verder onderzoeken.

De hulpvragen die we dit jaar hebben ontvangen lopen uiteen van problemen met briefadressen, relatieproblemen, conflicten, grensoverschrijdend gedrag tot ernstige financiële problemen. Steunpunt Binnenvaart is dankbaar voor de hulp die we hebben mogen bieden doormiddel van informatie te delen, meedenken in oplossingen en een luisterend oor te zijn.

Ook kijken we terug op een mooie samenwerking binnen het Steunpunt afgelopen jaar.

En voor 2023 hopen we nog veel meer mensen te kunnen ondersteunen bij problemen.

Wij wensen u een gezond en voortvarend 2023!

Hartelijke groet, ook namens het bestuur, Jenny & Jikke

www.steunpuntbinnenvaart.nl

Fosfine

Ontwikkelingen gegaste lading

Er heeft inmiddels een aantal overleggen plaatsgevonden, hier een verslag daarvan.

Plan van aanpak
Het plan van aanpak is slechts van toepassing in de havens van Amsterdam en Rotterdam.

In Rotterdam komen (in 2022) minder zeeschepen met gegaste lading binnen dan in Amsterdam. Ervaring is dat bij zeeschepen uit Zuid-Amerika fosfine doorgaans is uitgewerkt.

Meldplicht gegaste lading niet meer in nationale wetgeving
Op grond van het Plan van Aanpak geldt een meldplicht voor gegaste ladingen die de havens van Amsterdam en Rotterdam binnenkomen. Tot 2012 was een dergelijke verplichting opgenomen in nationale wetgeving voor zeeschepen in het kader van de RCLZ, maar deze is met de inwerkingtreding van de RMCS (Richtlijn Monitoring- en Informatiesysteem Zeescheepvaart) komen te vervallen. Verplichtingen uit Havenverordeningen Amsterdam en Rotterdam gelden alleen binnen de gemeentegrenzen, niet daarbuiten. Nog onduidelijk is, of andere havens dit overgenomen hebben.

Werkwijze bij gegaste lading
Het Plan van Aanpak van de havens geeft aan dat in geval van gegaste lading, met daarin nog werkzame fosfide-pillen, deze (deels) in een duwbak wordt gestort.
Alleen als overslag van gegaste lading van een zeeschip naar een binnenvaartschip plaatsvindt onder supervisie van een gassingsleider, wordt aan het binnenvaartschip een gasvrij certificaat meegegeven, wordt ons gemeld. De ASV echter meldt dat er geen/nauwelijks certificaten worden uitgereikt aan een binnenvaartschip in dit soort situaties.

Zorg over ladingen uit Oekraïne
Ladingen van schepen uit Oekraïne hebben lang in opslag gelegen, met verhoogde kans op aanwezigheid schadelijke insecten en/of knaagdieren en gebruik van fosfide als ontsmetting. Vanwege oorlogssituatie zal er ook minder aandacht zijn voor formaliteiten. Dit leidt tot verhoogde risico's in de keten.
De ASV pleit ervoor dat bij alle overslag van gegaste lading uit Oost-Europa metingen worden uitgevoerd en binnenvaartschippers over de resultaten worden geïnformeerd. Het pleidooi is bij alle binnenkomende zeeschepen uit risicolanden (Oekraïne, Polen) een controle uit te voeren op aanwezigheid van fosfine.

Extra gevaren bij gebruik van pillen
Door de fysische eigenschappen van fosfide-tabletten (fosfine komt vrij onder invloed van blootstelling aan vocht) is er onzekerheid of en wanneer fosfine gaat vrijkomen. Het is niet te voorspellen hoe lang er nog fosfine kan vrijkomen. Dit hangt onder andere af van de weersomstandigheden.

Geen eenduidig protocol bij metingen gassingsleiders
Er is gebrek aan duidelijkheid over de uitvoering van metingen door gassingsleiders. Er zijn signalen dat in vergelijkbare situaties het ene bedrijf iets anders meet dan het andere. Er is geen duidelijkheid of er een eenduidig meetprotocol is en welke eisen gesteld worden aan opleidingen. Er is behoefte aan duidelijkheid en borging van kwaliteit van metingen, zodat er in de keten duidelijkheid is over concentraties gas en veiligheid van transport.

Europa heeft geen aandacht voor de binnenvaart
Aandachtspunt is ook de overslag buiten de havens, bijv. van spoor op binnenvaart. In de Europese Sustainable Use Directive is geen aandacht voor veilig gebruik van gewasbeschermingsmiddelen in de binnenvaart.

Ketenanalyse
- De ketenanalyse is in april dit jaar aan de Kamer aangeboden. Deze zou een samenhangende aanpak moeten bieden om in de keten risico's fosfine terug te dringen.

Voortgang van de afgesproken acties:
- 0 Het Comité van Graanhandelaren heeft in het standaardcontract een nieuwe bepaling opgenomen t.a.v. het melden van gegaste lading;
- 0 Het CTGB (College toelating Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden) is bezig met het aanpassen van de wettelijke gebruiksvoorschriften van fosfide-houdende producten in Nederland (alleen nog toepassing van sleeves, op locatie, in gasdichte ruimtes);
- 0 Nederland brengt overeenkomstige voorstellen in in Europees verband;
- 0 Min I&W werkt er aan dat in de IMSBC [International Maritime Solid Bulk Cargoes Code] (deel van IMO [International Maritime Organisation]-regelgeving) bepalingen worden opgenomen t.a.v. gegaste ladingen die per zeeschip worden vervoerd;
- 0 Idem in regelgeving ADN (binnenvaart);
- 0 KBN (Koninklijke Binnenvaart Nederland) heeft een voorzet ontwikkeld voor het omgaan met gegaste ladingen in arbo-catalogus binnenvaart.

- Het algemene beeld is dat de meeste afgesproken acties in uitvoering zijn, maar dat het aantal betrokken stakeholders groot is en de voortgang langzamer dan gewenst.

Zienswijze ingediend bij Ctgb aangaande FOSFINE

Op 15 januari heeft de ASV haar zienswijze ingediend aangaande het “Voornemen tot wijziging toelatingen van fosfine zoals gepubliceerd in de Staatscourant 2022, 33358”

“Registratie gewasbeschermingsmiddelen en biociden”

In de Staatscourant 2022, 33358 lezen wij het volgende: (Op de site Staatscourant 2022, 33358 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
Ingevolge artikel 3:1 en artikel 4:1 van het Bestuursreglement toelatingsprocedure gewasbeschermingsmiddelen en biociden Ctgb 2018 geeft het Ctgb kennis van de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten voor de volgende middelen:

Toelatings-nummer	Naam	Stof	Toelatinghouder	Geldig tot
15194 N	Quickphos PT	Aluminiumfosfide	UPL Holdings Coöperatief U.A.	31-08-2024
15783 N	PHOSTOXIN BAG	Aluminiumfosfide	Detia Freyberg GmbH	31-08-2024
15767 N	DEGESCH PLATE PPP	Magnesiumfosfide	Detia Freyberg GmbH	31-08-2024
15845 N	DEGESCH STRIP PPP	Magnesiumfosfide	Detia Freyberg GmbH	31-08-2024
NL-0008366-0000	DEGESCH-PLATES, DEGESCH-STRIP	Magnesiumfosfide	Detia Freyberg GmbH	31-01-2023

Het betreft een voornemen tot wijziging van de voorschriften voor gebruik van middelen op basis van aluminiumfosfide of magnesiumfosfide voor gebruik in voorraadbescherming.

Aluminiumfosfide en magnesiumfosfide zijn vaste stoffen die ingebracht kunnen worden in de opslag van plantaardige en andere goederen en waaruit na contact met lucht en vocht fosfinegas gevormd wordt. Dit gas is zeer giftig en alle maatregelen moeten genomen worden om blootstelling van mens en dier aan fosfinegas te voorkomen.

In de praktijk worden deze fosfidemiddelen ook gebruikt tijdens transport. Dit geeft aanleiding tot gevaarlijke situaties waarin de afgelopen jaren ook binnenschippers gewond zijn geraakt.

Ten einde dergelijke gevaarlijke situaties in de toekomst te voorkomen worden nu door het Ctgb maatregelen voorgesteld die tot doel hebben om het gebruik van fosfidemiddelen tijdens transport over land (treinen, vrachtwagens) of over binnenwateren te verbieden. Het gebruik van fosfidemiddelen tijdens transport in zeeschepen wordt niet beperkt.

De bovenstaande fosfidemiddelen zijn allemaal toegelaten onder Europese regelgeving. De Europese Commissie en de lidstaten zijn op de hoogte gebracht van het voornemen en conform artikel 44 van de verordening (EU) 1007/2009 en artikel 48 van verordening (EU) 528/2012 zullen zij gevraagd worden om de aanpassingen van de voorschriften door te voeren in de toelatingen in hun lidstaat.

Zienswijze ASV betreffende het voorgaande
“Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) wil ingrijpen in de toelatingen van zes insecticiden op basis van aluminiumfosfide en magnesiumfosfide” lezen wij in een persbericht. Werken met fosfides moet veiliger worden, stelt het Ctgb.

In het betreffende bericht haalt het Ctgb aan dat er de afgelopen jaren (bijna) ongelukken hebben plaatsgevonden met (binnenvaart)schippers die in aanraking kwamen met fosfinegassen. Men legt nog maar eens uit dat fosfinegas vrijkomt na toepassing van aluminium- of magnesiumfosfide. Zoals we allemaal weten wordt het gebruikt voor het bestrijden van insecten in voorraden van bijvoorbeeld granen. Het gas is zeer giftig hebben we gemerkt. Dus na veel bombarie vanuit o.a. de kant van de ASV, na Kamervragen en na stukken in de kranten gaat het Ctgb het gebruiksvoorschrift aanpassen, zegt men.

Veiligheid niet of nauwelijks verbeterd
Ondertussen hebben wij heel wat overleggen gehad waarbij wij toch dachten dat er echt iets zou gaan veranderen, maar wij zijn gedwongen om te reageren op deze publicatie want de veiligheid is o.i. nauwelijks gediend hierbij.

Nieuwe voorschriften?

Het beoordelen en toelaten van biociden of gewasbeschermingsmiddelen gebeurt op basis van Europese wetgeving. Verschillende EU-lidstaten reageerden al positief op de door het Ctgb voorgestelde aanscherpingen. Daarbij is gassen tijdens het transport over de weg, het spoor of binnenwateren niet meer toegestaan, schrijft het Ctgb.

De ASV stelt daarentegen dat dit helemaal geen nieuwe regel is en dat zou ook de situaties die tot ongelukken hebben geleid, niet verbeteren.

Iedere binnenvaartschipper weet tenslotte dat als men zelf “beestjes in de lading” heeft en er gegast dient te worden, er niet met het schip gevaren mag worden, dat was altijd al zo. Dus waar zit de winst?

Want het Ctgb stelt voor:
Fosfides mogen alleen op locatie worden gebruikt, niet tijdens het transport (met uitzondering van zeescheepvaart);

En daar zit hem nu net de crux, die uitzondering van de zeescheepvaart heeft tot een aantal ongevallen geleid. De fosfine zou tijdens de reis uitgewerkt moeten zijn, maar dat blijkt niet altijd het geval. Bij de treinlading overgeslagen in binnenvaartschepen in Oss is het ook fout gegaan, maar we horen niets over eventuele vervolging. Dus waar zit de winst voor de binnenvaart in dit geval? Wij zien het niet.

Vervolgens schrijft het Ctgb in haar persbericht:
de restanten van de gassingsmiddelen moeten na het gassen helemaal worden verwijderd;
Ook daar raken we niet bepaald van onder de indruk, laat staan dat we ons daardoor beter beschermd zouden voelen. Deze verplichting zou bij de ongevallen ook niets geholpen hebben. Het ging namelijk om pillen die in de lading geschoten zijn. Die zijn niet terug te vinden, dus ook niet te verwijderen. De sleeves gevuld met pillen zijn wel te verwijderen. Dus een mogelijke oplossing zou zijn dat die losse pillen niet meer gebruikt mogen worden. Dat is ook waarnaar men zou streven is ons verteld, maar daar lezen we niets meer over.

Vervolgens lezen we:
Alleen luchtdicht afgesloten voorraden mogen met fosfinegas worden behandeld;
Iedere schipper wiens lading ooit is gegast, weet dat er zeilen getrokken worden en werden om de lading luchtdicht af te sluiten, net zoals er dan grote borden verschijnen ter waarschuwing van de omgeving. Dus ook de laatste “nieuwe” maatregel zoals gemeld door het Ctgb:
Behandelde voorraden moeten duidelijk als zodanig herkenbaar zijn.
Is niets nieuws.

Ondertussen weten kapiteins van zeeboten niet eens dat zij gegaste lading in hebben, als we iedereen mogen geloven. Zij melden dus ook niets bij de instanties, waardoor het protocol (in Amsterdam) niet nageleefd is. Iedereen is onschuldig want niemand weet wat, zegt men. ILT heeft geen of nauwelijks bevoegdheid om iets te controleren of in te grijpen en de protocollen waar men zo enthousiast over is, zijn ontoereikend en worden bovendien niet uitgevoerd zoals zou horen.

Niet veiliger
Het doel van de aangescherpte voorschriften is het gebruik van fosfides veiliger en duidelijker traceerbaar te maken. Zo kan blootstelling van transporteurs en personeel aan het zeer giftige fosfinegas worden voorkomen.
schrijft het Ctgb. Wij hebben helemaal niets gelezen waardoor het voor de schipper echt veiliger wordt.

Ongelooflijk teleurstellend is dit, want ook al zijn we nog in gesprek, we zien nauwelijks vooruitgang. Het is gewoon wachten op de volgende klap. Dan komen er weer Kamervragen, dan verschijnen er weer stukken in de krant, dan mogen we weer alles uit onze handen laten vallen om iedereen te woord te staan, omdat de overheid (Rijkswaterstaat, ILT) in dat soort gevallen geen of nauwelijks informatie geeft en dan zullen er weer stemmen opgaan over het “jezelf beveiligen” omdat de verantwoordelijken het vertikken de verantwoordelijkheid te nemen. En nee, horen we, “laten we vooral niet gaan handhaven bij bedrijven die hun verplichtingen niet nakomen, dat is zo negatief”. Handhaven tegenover schippers, daar heeft dan weer niemand moeite mee.

Het is een bizarre wereld en we lijken wel vogelvrij als schippers en bemanning van de binnenvaartschepen zijnde.

Zienswijze indienen
Bedrijven die de middelen op markt brengen en andere belanghebbenden kunnen gedurende zeven weken reageren op het Ctgb-voornemen zoals gepubliceerd in de Staatscourant. Dat doen wij dus bij deze namens de belanghebbenden: de binnenvaartschippers en hun bemanning.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Boete- en handhavingsbeleid

Stand van zaken gesprek vaar- en rusttijden

Stand van zaken gesprek over de vaar- en rusttijden ASV/ILT/politie/Rijkswaterstaat

Samen met Rijkswaterstaat, ILT en de politie hebben we op 6 september gesproken over het vaar- en rusttijdenbeleid, inclusief het vaartijdenboek, en op 20 september heeft de ASV een uitgebreide reactie gestuurd op het verslag (zie nieuwsbrief van oktober).

Het duurde daarna ontzettend lang voor we iets hoorden op alle opmerkingen (ook opmerkingen die door lezers van facebook gemaakt zijn en die behoorlijk eensluidend waren) die we doorgestuurd hadden. Je zou toch zeggen; dan zal ILT en Rijkswaterstaat en de politie het zich wel zouden aantrekken, als een hele sector zou eensluidend kritisch reageert op haar werkwijze en de interpretatie van de regelgeving.

Diep teleurstellend (maar niet onverwacht) Maar helaas. De conclusie zoals Rijkwaterstaat aan ons meegedeeld heeft, is dat de meeste vragen en opmerkingen die door ons zijn gesteld gingen over "hoe het nou precies zit of hoe het nou precies moet m.b.t. de volgende zaken (met nog wel even de checkvraag of dit nog strookt met jullie beeld):"

1. Vragen over het registreren van rusttijden: waar en wanneer wel/niet (ook genoemd i.r.t. privacy).
2. Vragen over het onderscheid tussen eigenaar en werknemer in dit verband.
3. Vragen in het 'bijzondere' geval van een zetschipper (hoe dan te handelen) en,
4. Onze constatering dat de handhavers hier ook niet altijd eenduidig zijn in de uitleg of het optreden.

We begrijpen het niet
Alle opmerkingen van onze kant worden dus teruggebracht naar: "jullie begrijpen het allemaal niet zo goed" in plaats van "jullie zijn het niet eens met de wijze waarop wij (ILT, RWS en politie) omgaan met het controleren van het vaartijdenboek".

Want wat is het antwoord op al onze opmerkingen: "In ons gezamenlijke gesprek in september maakte ILT duidelijk dat veel antwoorden op bovenstaande vragen zijn te vinden op de ILT-website met het verzoek aan allen om daar nu als eerste heel goed naar te kijken."

En als doekje voor het bloeden wordt vervolgens gezegd dat we "dit ter harte kunnen nemen als gezamenlijke eerste actie.." maar men "wil het daarmee ook niet afdoen als er daarna (in het nieuwe jaar) dan toch nog steeds vragen overblijven".

Wat een belediging van deze sector door de overheidsambtenaren!
Toch nog vragen overblijven? Wat een belediging om op deze wijze met alle inhoudelijke opmerkingen van de schippers om te gaan (zie eerdere nieuwsbrieven).

En tot slot wordt ons nog het volgende gezegd:
Mogelijk blijven er ook nog steeds vragen over nut en noodzaak van specifieke regels. Hoewel de regels voor ons als handhavers een gegeven zijn, kunnen we signalen van die strekking wel voorleggen aan onze beleidscollega's van DGLM.

Als klap op de vuurpijl wenst men ons dan nog eens de beste wensen voor 2023!

Wat nu te doen als men zo met deze sector omgaat?
Zoals ons aangeraden is, is de ASV "om antwoord op onze vragen te krijgen" maar eens gaan kijken op de site van ILT. Daarbij moeten we tot de conclusie komen dat het antwoord wat wij na maanden hebben mogen ontvangen onjuist, incompleet en bijzonder teleurstellend is gezien de input die de ASV geleverd heeft.

Wat schrijft ILT over het vaartijdenboek?
ILT:
(https://www.ilent.nl/onderwerpen/beroepsvaart-vereiste-documenten/vaartijdenboek/voorbeelden-invullen-vaartijdenboek)

ILT: "Aan de hand van het vaartijdenboek controleert de ILT of de voorschriften voor bemanning worden nageleefd. Het vaartijdenboek moet antwoord geven op vragen, zoals:
- *in welke exploitatiewijze vaart het schip?*
- *welke bemanning is aan boord?*
- *welke reis hebben het schip en de bemanning afgelegd?*
- *wanneer heeft de bemanning gerust?*

Het vaartijdenboek is dus belangrijk voor de controle op naleving op de vaartijden van het schip, de minimale bemanningssterkte en de rust en werktijden van deze bemanningsleden. Als het vaartijdenboek niet of onjuist is ingevuld, dan is de gezagvoerder in overtreding. Wanneer zo'n overtreding wordt vastgesteld, kan er een boeterapport worden opgemaakt. In het vaartijdenboek staat een instructie hoe u deze in moet vullen.

*Verder **kan** het vaartijdenboek worden gebruikt voor de arbeidstijdenregistratie. Deze registratie is verplicht voor alle bemanningsleden **en is vormvrij.**"*

Dat is vreemd! Weet men niet wat er op de eigen site staat of weet men het wel maar licht men ons verkeerd voor tijdens het overleg?
Want in het overleg werd volgehouden door ILT dat afgesproken is (met wie??) dat **het vaartijdenboek MOET worden gebruikt voor de arbeidstijdenregistratie.**

Dat is juist waarvan de ASV heeft gezegd dat het daar fout gaat en bij andere landen dit een gescheiden administratie is. Maar, terwijl ILT stug volhoudt dat dit zo "met elkaar is afgesproken" staat er op de site van ILT iets anders. De site die wij maar op moesten zoeken als we nog antwoord op onze "vragen" wilden hebben.

Antwoord RWS/ILT is onjuist, incompleet en bijzonder teleurstellend
Dus ook in het voorbeeld zoals omschreven op de ILT-site *kan* het vaartijdenboek worden gebruikt voor de arbeidstijdenregistratie. Deze registratie is verplicht voor alle bemanningsleden ***en is vormvrij.***

Vervolgens lezen wij op dezelfde site

ILT: Ook als het schip niet vaart, is het mogelijk om arbeid te verrichten aan boord (bijvoorbeeld onderhoud). Maar als kolom 9 - rusttijden van de leden van de bemanning - per bemanningslid wordt ingevuld, is het duidelijk of er op de desbetreffende dag(en) arbeid is verricht of rust is genoten.

*Alle tijd die geen rust is, wordt als arbeid aangemerkt. **Rusttijd is de tijd***

waarin een bemanningslid geen taak verricht, of daartoe verplicht is. Bewaking en het toezicht op een stilliggend schip worden hier niet beschouwd als taak. Bijvoorbeeld: als uw bemanningsleden helpen bij het laden en/of lossen, telt dat als arbeid (taak). *In dit geval kan niet voor de gehele bemanning rust wordt ingevuld in kolom 9 (rusttijden van de leden van de bemanning), zodra ze bijvoorbeeld in Rotterdam stilliggen. Ook is het gebruikelijk om in een stad, bijvoorbeeld Rotterdam, in verschillende havens te laden en/of lossen. Dus moet u het varen van haven A naar haven B ook invullen in het vaartijdenboek.*

ASV: dit klinkt allemaal heel logisch en zal door de schippers ook als redelijk ervaren worden. Maar ook dit is in strijd met de voorbeelden die wij gegeven hebben. Daarbij werd zelfs boodschappen doen als “arbeid” gezien. En dat terwijl er toch duidelijk staat “Rusttijd is de tijd waarin een bemanningslid geen taak verricht, of daartoe verplicht is.”.

ILT stelt man-vrouw bedrijf gelijk aan bedrijf met personeel

Daarbij heeft de ASV ook opgemerkt dat het niet klopt dat ILT een man-vrouw bedrijf op een lijn stelt met regelgeving rond bemanning. Zo wordt de eigenaar en het gezin een gevangene van het eigen bedrijf waarbij de privacy aangetast wordt, want als hij/zij aan boord is zou volgens ILT alles wat men op of rond het schip doet onder “werktijd” vallen en zou werkelijk iedere dag ingevuld moeten worden in het vaartijdenboek. Dat is volgens ons niet in de geest van het vaartijdenbesluit, maar zelfs naar de letter van de wet onjuist.
Datzelfde geldt voor het voorbeeld van een schip dat op de werf ligt waarbij ILT vond dat daarmee de schipper “aan het werk zou zijn” en dus iedere dag het vaartijdenboek in zou moeten vullen. Gezien de teksten van ILT zelf klopt dat niet en heeft ook niets te maken met het doel van het vaartijdenboek: een veilige vaart door voldoende rusttijden te garanderen.

Graag deze keer een inhoudelijke reactie op terechte vragen

Het zou fijn zijn als er dit keer wel een inhoudelijke reactie komt op onze opmerkingen want het simpelweg verwijzen na al onze inspanningen (wij leggen wel ons bedrijf stil voor een overleg bijvoorbeeld) naar de site (na 3 maanden denken wat men nu eens als antwoord zou geven) is werkelijk een belediging voor degenen die willen dat de zaken goed, duidelijk en veilig geregeld zijn voor de binnenvaartsector.

Varend ontgassen

Erasmusuniversiteit wijst Minister Harbers terecht

Al jarenlang roept tankervaarder Ton Quist dat er iets gedaan moet en kan worden aan het varend ontgassen. Al jarenlang stuurt de ASV hier ieder commissiedebat ter voorbereiding aan de Kamerleden die deel uitmaken van de commissie Infrastructuur en Waterstaat teksten op met dezelfde oproep. Doe er iets aan!

Die teksten ontving ook het ministerie en de minister maar jarenlang werd gezegd dat het niet zou kunnen.

Nu blijkt dat de overheid een verbod op de uitstoot van giftige stoffen door schepen die ons land binnenvaren jarenlang onterecht heeft tegengehouden. Uit een juridische analyse blijkt dat het varend ontgassen, waarbij giftige en kankerverwekkende stoffen vrijkomen, juist wél verboden moet worden.

Volgens opeenvolgende ministers van Infrastructuur en Waterstaat was een verbod niet mogelijk, omdat een internationaal verdrag over ontgassen niet door alle deelnemers is goedgekeurd.

De minister stelde in het verleden dat hij niet eenzijdig een verbod kan invoeren, omdat ‘je anders gaat zien dat schepen net voor de grens (buiten ons land) gaan ontgassen. Afvaltoerisme moet worden voorkomen’.

Op dat moment rezen de vragen: wie voorziet onze minister van informatie? Wordt hij wel juist geïnformeerd? Weet hij wel alles?
Ton Quist schreef daar al eerder het volgende over:

De waarheid is namelijk tegenovergesteld aan wat de minister vertelt! Ontgassingstoerisme bestaat al lang en dit is in en rond de tankvaart algemeen bekend (bemanningen van tankers, overige scheepvaart, sluismeesters, verkeersleiders, bevrachters, Koninklijke Binnenvaart Nederland afdeling Tankvaart, bakenmeesters van RWS, IL&T en KLPD). Hier kent een ieder de tussen de Noordlandbruggen (grens in België bij Antwerpen) en de Kreekraksluizen heen en weer kruipende, ontgassende tankers, die vanuit België in ons land massaal hun ‘troep’ komen dumpen, omdat het in Antwerpen niet mag. Na deze dumping keren de tankschepen terug naar België. Een alternatieve route voor deze tankers uit België vormt de Westerschelde tussen de Hedwigepolder en Hansweert. Eveneens Nederlands grondgebied! Geen afvaltoerisme? Aan de andere kant van ons land varen tankers helemaal vanuit het Ruhrgebied naar Lobith, om vervolgens tussen Lobith en Nijmegen hun troep te lozen en aansluitend gasvrij terug te keren. Dit gebeurt, omdat het in heel Duitsland verboden is de dampen van één van de grootste groepen CMR-stoffen qua vervoerd volume, UN 1268, naar de vrije atmosfeer uit te stoten (§ 20 des Bundesimmissionsschutzgesetzes) , terwijl dat hier gewoon mag. Ook geen afvaltoerisme? Is al die informatie niet bekend bij de adviseurs van de minister, of worden deze feiten hem bewust niet medegedeeld, waardoor hij nu, hopelijk ongewild, de waarheid onjuist weergeeft? Dit wordt nu dus ondersteund door een analyse van de Erasmus Universiteit Rotterdam die stelt dat die voorwaarde niet terug te vinden is in internationale verdragen. De onderzoekers denken dat Nederland het ontgassen op basis van mensenrechtenverdragen juist wel moet verbieden, omdat de uitstoot de volksgezondheid en het milieu schaadt.

De vraag die dit bij de ASV oproept is: hoe komt het dat deze minister (en voorgaande ministers) verkeerd is voorgelicht? Wie trekt aan de touwtjes als het gaat om (geen) geld investeren in het ontgassen op de plek waar de lading gelost wordt en wie bepaalt dat dat geld belangrijker is dan de gezondheid van velen?

Maar ook: waarom hebben zoveel overheidsorganen zoals provincies jarenlang vergunningen geweigerd voor het plaatsen van ontgassingsinstallaties?

Werden vergunningen geweigerd op grond van uitstoot die vrij zou komen? Het verschil in uitstoot tussen een ontgassing naar de vrije atmosfeer (1200 liter) bij varend ontgassen en een gesloten ontgassing (0,5 liter) bij een ontgassingsinstallatie is groot. Het is toch duidelijk dat het belasten van de leefomgeving met 0,5 liter boven een belasting met 1200 liter is te prefereren. Desalniettemin zijn er overheidsdiensten, zoals een grote Omgevingsdienst, die deze halve liter nog veel te veel vinden en daarom weigeren een vergunning voor een ontgassingsinstallatie te verlenen, waardoor er in het kader van dit voorbeeld alsnog 1200 liter zeer schadelijke stoffen (2500 m3 schadelijke dampen) in het milieu terechtkomt i.p.v. een half litertje.

Ton Quist heeft in ieder geval op alle manieren geprobeerd de Minister en allen die het zouden moeten weten op de hoogte te brengen. Maar er moest een artikel in de NRC aan te pas komen voor dit opgepakt wordt.

Wedden dat er nu wel Kamervragen over komen, en dat de zaken opeens wel geregeld kunnen worden?

Politiek

Beantwoording Kamervragen van Alkaya

Datum 20 januari 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen '20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat'

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de Kamervragen van het lid Alkaya (SP) naar aanleiding van het bericht '20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat' (kenmerknummer: 2022Z25686, ingezonden 20 december 2022).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht '20 euro subsidie per container die van weg naar water gaat'?1

Antwoord Ja

Vraag 2
Deelt u de mening dat het noodzakelijk is dat meer transport van de weg naar de binnenvaart gaat en niet andersom?

Antwoord
Het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water wordt gestimuleerd. Dit is onderdeel van het vigerende mobiliteitsbeleid, dat op dit punt zijn basis vindt in het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'.

Vraag 3
Deelt u de mening dat het dreigende wegvallen van kleine schepen dit doel niet dient en dat deze schepen nodig blijven voor een fijnmazig transportsysteem over water?

Antwoord
In de brief aan de Kamer van 30 november 2022 over de toekomst van de binnenvaart2 staat dat verladers en bevrachters aangeven dat kleinschalig vervoer over de binnenwateren belangrijk is en blijft. In dat verband wordt ingegaan op het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de zogenaamde overgangsbepalingen3 op de afname van het aantal (kleine) schepen. Dat onderzoek zal onder andere in kaart brengen of de afname van het aantal kleine schepen een negatief effect heeft op het verplaatsen van goederenstromen va n de weg naar het water en wat de impact daarvan is op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. In het voorjaar van 2023 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.

Vraag 4
Bent u bereid om in het door u aangekondigde onderzoek naar de toekomstperspectieven van kleine binnenvaartschepen tevens de vraag op te nemen hoeveel bedrijven aan kleine vaarwegen voor hun leveranties afhankelijk zijn van het voortbestaan van de vloot schepen met een klein tonnage en kunt u daarbij tevens onderzoeken hoeveel banen hiermee gemoeid zijn?

Antwoord
Zoals bij de beantwoording van vraag 3 is aangegeven, zal het lopende onderzoek ook in kaart brengen wat de impact is van de afname van kleine schepen op de bedrijvigheid die nu actief gebruik maakt van deze schepen. Voor de belangrijkste binnenhavens voor kleine schepen wordt een inschatting gemaakt van de effecten op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor deze havens.

Vraag 5
Bent u tevens bereid om in dat onderzoek uit te zoeken hoeveel bedrijven, die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen?

Antwoord
De vraag in hoeverre bedrijven die nu per schip bevracht kunnen worden, dat niet meer kunnen na het niet langer beweegbaar maken van bruggen, maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Het onderzoek richt zich op het verkrijgen van inzicht in het effect van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.

Vraag 6
Is u bekend, of kunt u inventariseren, met welke technische aanpassingen bestaande casco's van kleine schepen toekomstbestendig kunnen worden gemaakt nu er nauwelijks nog kleinere transportschepen worden geproduceerd?

Antwoord
Recentelijk is in de media aandacht besteed aan kleine schepen waarin Stage V of Euro VI motoren worden geplaatst met subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.4 Met steun van de verlader varen deze schepen bovendien op 100% hernieuwbare brandstof. Dat is een zeer goede ontwikkeling. Deze schepen hebben immers een enorme sprong gemaakt richting toekomstbestendigheid. Uit eerdergenoemd onderzoek zal blijken in hoeverre deze schepen nog tegen knelpunten in de regelgeving aanlopen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zal het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de eigenaren van dergelijke schepen ondersteunen bij een beroep op de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Vraag 7
Welke acties onderneemt u verder om te voorkomen dat het aantal (kleine) binnenvaartschepen afneemt?

Antwoord
Hier ligt ook een opgave voor de markt zelf. De overheid kan niet in marktomstandigheden treden. Dat neemt niet weg dat in het kader van het lopende onderzoek naar de effecten van het aflopen van de overgangsbepalingen op het aantal (kleine) schepen ook bezien zal worden welke kansen er zijn voor (innovatieve) kleinschalige binnenvaartconcepten. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de invloed van nieuwe vervoersconcepten, hoe verladers hierop inspelen en initiatieven op het gebied van smart shipping.

Vraag 8
Bent u bereid om de scope van de subsidieregeling Modal Shift te verbreden door deze mede in te zetten voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet, zodat verladers ook in de toekomst een beroep op de kleine vloot kunnen blijven doen?

Antwoord
Zoals beschreven in de brief de Kamer van 15 november 2022 over de modal shift aanpak5 is de subsidieregeling Modal Shift een regeling die specifiek bedoeld is om meer goederen over het water (binnenvaart) of via het spoor te laten vervoeren in plaats van over de weg. De regeling richt zich daarbij op de opdrachtgevers van dergelijke transporten. Voor het toekomstbestendiger en duurzamer maken van de bestaande kleine binnenvaartvloot en het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet bestaan andere specifieke regelingen en maatregelen.

Ondernemers kunnen voor verduurzaming een beroep doen op de 'Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021 – 2025'. Voor het verhelpen van knelpunten op het vaarwegennet worden ook maatregelen genomen. In het coalitieakkoord is structureel €1,125 miljard per jaar en €1,25 miljard per jaar vanaf 2038 uitgetrokken voor de instandhouding van de wegen, het spoor, de bruggen, de viaducten en de vaarwegen. Een uitbreiding van de scope van de subsidieregeling Modal Shift is tegen deze achtergrond niet aan de orde.

Vraag 9
Wat kunt u ondernemen om obstakels op kleine vaarwegen weg te nemen en bijvoorbeeld spitssluitingen van bruggen te voorkomen?

Antwoord
Het Rijk is beheerder van de Rijksvaarwegen, dit betreft veelal grote doorgaande hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. Veel van de kleine vaarwegen, die niet onder de categorie hoofdtransportassen en -vaarwegen vallen, zijn in beheer van decentrale overheden. Het Rijksbeleid is erop gericht obstakels te verminderen in het belang van vlotheid en veiligheid. Dit doet IenW niet alleen, maar samen met de provincies, waterschappen en gemeenten. Succesvolle projecten zijn ook samen met medeoverheden opgezet, denk aan de 7x24 uursbediening o p de Maas en Brabantse Kanalen van de afgelopen 10 jaar. In dit kader is recentelijk in het BO-MIRT 2022 afgesproken dat het Rijk de € 187.500 aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen, waar het budget voor het jaar 2023 nog niet gedekt was, eenzijdig financiert.

Ook beoogt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Rijkswaterstaat om obstakels als gevolg van bijvoorbeeld spitssluitingen van bruggen te beperken. Vaarwegbeheerders maken in onderling overleg met spoor- en wegbeheerders afspraken om de hinder voor de verschillende modaliteiten zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 10
Welk effect op de CO2-uitstoot wordt verwacht, als door afname van kleine binnenvaartschepen minder vracht per schip vervoerd kan worden?

Antwoord
Ervan uitgaande dat de schepen in CEMT-klassen I en II in aantal zullen afnemen, is nog niet te zeggen of de lading ook naar het wegvervoer zal gaan of dat deze wordt overgenomen door grotere schepen of dat verladende bedrijven hun activiteiten verplaatsen. Eerdergenoemd onderzoek moet daarover meer duidelijkheid geven. Tot die tijd kan niet worden ingeschat welk effect op de CO 2- uitstoot wordt verwacht, omdat nog niet bekend is wat de gevolgen betekenen voor de modal split. Daarbij moet worden opgemerkt dat in het kader van het Fit for 55-pakket maatregelen worden genomen om de CO 2-uitstoot van het wegverkeer verder te beperken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan toepassing van hernieuwbare brandstoffen via de Richtlijn hernieuwbare energie.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT
Mark Harbers

Toekomst binnenvaart

Watertruck ontwikkelingen

Op woensdag 10 februari 2021 werd de officiële lancering van de fysieke Watertruck+ via een online slotevent gevierd.
Binnen de CCR is er vanuit de Belgische gedelegeerde toegegeven dat Watertruck+ 2,5 maal zo duur zal zijn als de “conventionele” binnenvaart. Daarmee kan de Watertruck+ nooit een oplossing zijn voor de verdwijnende kleinere schepen. Toch 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 we horen dat het een oplossing biedt voor (verdwijnend) vervoer over kleinere waterwegen.

Maar is dat zo?
Haalt de Watertruck+ het werk van de weg of is het ook, zoals schippers gevreesd hebben, een gesubsidieerde concurrent van de bestaande binnenvaart?

Kloppen de modal shift claims waarop de subsidie is verstrekt?
Heeft er al een evaluatie plaatsgevonden wat betreft de bewering dat de Watertruck+ de kleinere waterwegen met het TEN-T netwerk verbindt en daardoor tot een vermindering van maar liefst 6.000 vrachtwagenritten per jaar leidt? Waar zijn de harde cijfers als het gaat om aantoonbaar werk van de weg naar het water halen via Watertruck+?

Is er sprake van overname van regulier werk van de binnenvaart door gesubsidieerde bakjes?
Wij krijgen foto’s van leden die lijken aan te tonen dat inmiddels de gesubsidieerde bakjes met zand varen in de Kempen waar dit toch gangbaar werk voor de bestaande binnenvaartvloot is. Het betreft bouwzand vanuit Lommel.

U zult denken: wat maakt het uit, we komen toch kleine schepen tekort? Wat uitmaakt is; dat onder het mom van “werk van de weg naar het water halen” subsidiestromen in zakken van partijen verdwijnen die hun claims niet waarmaken. Daarbij beïnvloeden zij de markt voor de bestaande binnenvaartschepen negatief. Tegengeluid 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 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.

Is dit de toekomst?
We zien hoe allerlei partijen dit soort zaken omarmen en blijven mededelen dat dit allemaal de toekomst is. Maar de vele Zulu’s die gebouwd zouden worden, zien we nauwelijks terug en veelal stilliggen. Ondertussen gaat de koude sanering van de oudere (kleinere, goed door-gerepareerde, duurzame) binnenvaartvloot gewoon door, afgedwongen door de CCR, waarbij door dit soort zaken de urgentie van het tegenhouden van die gekte maar niet boven tafel lijkt te komen.

Graag zouden we van schippers horen wat hun ervaringen zijn en hoe ze hierover denken.

Europa

Treurig Frankrijk

De afgelopen jaren heeft er een kaalslag plaatsgevonden op de kleine Franse vaarwegen. Decennia van achterstallig onderhoud en plotselinge stremmingen hebben geleid tot steeds minder vaart over de vaarwegen. En dus besloot de VNF in al haar wijsheid het onderhoudsbudget met 70% te verminderen voor de kleinere vaarwegen; er was immers veel minder vaart!

Het is een kip- ei verhaal natuurlijk, want wie wil er graag maanden opgesloten zijn door instortende sluizen? Wie wil er slechts 1,5 km per uur vooruit kunnen komen vanwege de vele waterplanten? Dus verdwijnt het werk en verdwijnen de schepen.

Nu stelt de VNF dat men bepaalde kleinere vaarwegen zal moeten sluiten, tenzij lokale overheden willen gaan betalen voor het onderhoud. Daarbij weten we natuurlijk dat lokale overheden daar voor henzelf nauwelijks het belang van zien; dit is niet voor niets ooit bij een landelijk werkende (nou ja, werkende?) organisatie gelegd. Kortom, belangrijke ontsnappingsroutes vanuit Zuid-Frankrijk via de Doubs bijvoorbeeld zullen ook onbegaanbaar worden, naast allerlei andere afgesloten vaarwegen richting Zuid-Frankrijk.

Het is een treurig verhaal over het eens zo prachtige vaarwegennetwerk, aangelegd zoveel jaren geleden met veel bloed, zweet en tranen.

ASV uitgenodigd voor overleg Europese Commissie

De ASV is uitgenodigd om op 24 januari langs te komen in Brussel om te komen praten met o.a. Daniela Rosca van de haven- en binnenvaarteenheid van de Europese Commissie. Aanleiding was het lage water van de afgelopen zomer waardoor het belang van (ook) de kleinere schepen nog eens werd onderstreept, net zoals het tekort daarvan niet meer te negeren valt.

De uitnodiging kwam er nadat de ASV door middel van drie brieven (zie de vorige nieuwsbrieven) de urgentie van het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot had benadrukt. Daarin heeft de ASV duidelijk gemaakt wat de oorzaak is van het verdwijnen van de kleinere schepen (tot 1.500 ton) - de CCR - en waarom dat niet zou moeten.

Maar dit onderwerp is groter dan ons eigen belang en verladers kunnen dat duidelijk maken. Daarom waren we erg blij dat Evofenedex en de EOC ook mee wilden gaan naar dit overleg. Zo hebben we de betrokken verladers en de experts om de zaken te verduidelijken en het algemeen belang te benadrukken.

Dit alles om de gevolgen van het aflopen van de overgangsbepalingen in 2035 aan de orde te stellen zoals vastgesteld in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) waarbij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) technische eisen stelt aan schepen in het Rijnstroomgebied. Eisen die een veel grotere reikwijdte dan het Rijnstroomgebied en de wateren van de Europese landen aangaan. Volgens die regelgeving moeten bestaande schepen voldoen aan nieuwbouweisen.
De Nederlandse delegatie gaat de ‘koude sanering’ van de binnenvaartvloot door ‘onnodige CCR-regelgeving’ aankaarten.

De ASV schreef in de laagwaterperiode van 2022 meerdere brieven aan de Europese Commissie waarin zij uitlegde dat de bestaande vloot broodnodig is, maar aan het verdwijnen is. Uit de briefwisseling bleek dat er in Brussel veel misverstanden bestaan over de huidige vloot oudere schepen en de staat waarin zij zich bevinden. Ook waren er misverstanden over de regels waar de schepen aan moesten voldoen en waarom die er waren. Er wordt bijvoorbeeld gedacht dat kleine schepen

niet kunnen vergroenen en niet duurzaam zijn. We gaan daar dus de basis uitleggen, waar de regelgeving vandaan komt en dat we al sinds 2001 weten dat de schepen daar niet aan zullen kunnen voldoen en dus van de markt gaan verdwijnen. Tenslotte is 70% van de Nederlndse, Duitse en Belgische binnenvaartvloot gebouwd voor 1976. Al die schepen worden geconfronteerd met deze regelgeving.
Positief is dat de Europese Commissie bereid bleek de brieven goed te lezen en de argumenten op zich in te laten werken. Men neemt de sector serieus.

De ASV vreest dat zo'n 70% van de binnenvaartvloot in Nederland, België en Duitsland op het punt staat te verdwijnen. 'Bijna niemand kan voldoen aan die CCR-eisen. Het gaat niet alleen om de hoogte van de roef en de breedte van de gangpaden, maar om heel veel technische eisen. En de schepen die het meest worden getroffen, die van voor 1976, zijn totaal uit het beeld verdwenen. Dat is een enorme groep relatief kleine schepen. Daarom moeten we ze weer zichtbaar maken.'

De boodschap aan de Europese Commissie is, dat de beste oplossing is om terug te gaan naar de situatie van 2003. Toen gold nog dat een schip wel aan nieuwbouweisen moet voldoen, maar alleen bij ombouw, verbouw of nieuwbouw. Dus, als je er een nieuwe stuurhut op zet, dan moet die aan de nieuwe eisen voldoen. Dat was altijd zo en daarom bleven die schepen zo goed up-to-date (en daar wilde de CCR dus een stokje voor steken, want de schepen waren/zijn veel te duurzaam!).
Helaas denken Europese beleidsmakers dat een uitzonderingspositie van de overgangsbepalingen zorgt voor oneerlijke concurrentie. Daarom heeft de ASV uitgelegd dat alle kleinere schepen oudere schepen zijn die niet concurreren met grote nieuwwbouwschepen. Dat zijn gescheiden markten.

Ook zorgt het verdwijnen van de kleine vloot voor een reverse modal shift. 'Het CBS berekende dat er al 600 schepen met een gemiddeld laadvermogen van 800 ton zijn verdwenen + nog zo'n 100 van gemiddeld 1.500 ton. Reken je dit door, dan zijn dat 21.000 extra vrachtwagens op de weg.'

Bij het overleg van 24 januari is het aan de ASV, de verladers en de vertegenwoordigers namens de EOC om de Commissie DG duidelijk te maken wat West-Europa verliest als deze regels gehandhaafd blijven.

Het feit dat er al zo kort na de laatste brief vanuit de ASV een uitnodiging is gekomen om te komen praten is het positieve signaal: dat de Europese Commissie Transport wel echt heeft gelezen wat er geschreven is en dat kennelijk serieus genoeg nemen om met ons in gesprek te gaan, wijst erop dat de urgentie wordt gevoeld.

Treffers Haarlem

Flitslampjes

Afgebroken windmolen

Honderden meters ver vond men brokstukken van afgebroken windmolen. Dan waaide het nog maar 6 beaufort. Ondanks protesten worden windmolens pal naast binnenvaartschepen geplaatst, zoals bij de Volkerak en Enkhuizen. Zelfs kegelschepen liggen er gewoon onder.

Afvalbakken

De ASV heeft bij Rijkswaterstaat gepleit voor veel meer oud papier en plastic afvalbakken. Dan heb je veel minder overig afval.

Oirschotsebrug

Als de Oirschotsebrug gestremd is door een kapotte camerakabel, wordt niemand ter plaatse gestuurd, want dat is de “policy”. Dit is geen overmacht, dit is beleid!
Wie betaalt kosten van niet tijdig leveren van goederen? CLAIMEN moet de binnenvaart anders luistert niemand.

Reactie van ASV-leden op facebook:

- *Ik heb begrepen dat het centrale personeel niet van de stoel mag komen. Er moet dan eerst van hogerhand toestemming gegeven worden. Zo lag ik 3 uur voor de Heuvelbrug ook geen camerabeeld. Toen kwamen ze met 3 man sterk maar niet één had de sleutel van het bediening huisje dus kon er nog niet bediend worden. Gelukkig hadden ze wel mobieltjes bij, zo konden ze dan de centrale zeggen dat het veilig was om de bomen dicht te doen en de brug te bedienen.*
- *Het was de Oisterwijksebaan in Tilburg. 1 camera gaf geen beeld, na een kort praatje met de werklui ter plaatse kon hij toch bediend worden als ze mee keken! Ongelofelijk, hij was al 22 uur gestremd voor een collega van de andere kant*

Nieuwsflits BTB Persbericht

Nieuwe online omgeving voor binnenvaartgebruikers om hun reis te plannen

Voor schippers en logistieke partners is actuele informatie voor een betrouwbare reis- en routeplanning onmisbaar. Toegang tot statische en dynamische informatie die 24/7 een actueel beeld geeft van de situatie op de vaarwegen is van groot belang. Daarom heeft een samenwerkingsverband van 13 Europese landen een geheel nieuwe online omgeving opgezet: EuRIS – European River Information Services.

Dit nieuwe platform op www.eurisportal.eu helpt vaarweggebruikers om hun reis- en aankomsttijden in heel Europa te plannen in één gebruiksvriendelijke omgeving. Voorheen moesten schippers talloze websites en informatiebronnen raadplegen om alle relevante informatie op te halen, vooral bij grensoverschrijdende reizen. EuRIS biedt nu one-stop-shopping voor alle relevante vaarweg- en verkeersgerelateerde informatie door de gegevens van 13 landen op één plek te combineren.

Real-time informatie

Schippers en andere gebruikers kunnen op elk moment real-time informatie verzamelen en inzicht krijgen in de actuele verkeerssituatie op hun vaarroute, wachttijden, incidenten of verstoringen die de reistijd beïnvloeden. Ze kunnen ook informatie delen met anderen, bijvoorbeeld hun ETA. Alle informatie staat in een afgeschermde omgeving, zodat de privacy gewaarborgd is.

Onderling verbonden binnenvaartnetwerk in Europa

Het platform bestrijkt de belangrijkste onderling verbonden binnenvaarwegen in Europa met de 7 hoofdcorridors (Rijn, Donau, Elbe, Moezel, Duinkerken - Schelde, Amsterdam - Antwerpen - Luik, Amsterdam - Antwerpen -Brussel) en nog veel meer.

Het huidige samenwerkingsverband bestaat uit de volgende landen: Oostenrijk, België, Bulgarije, Kroatië, Tsjechië, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Luxemburg, Nederland, Roemenië, Servië en Slowakije. De samenwerking heeft geresulteerd in dit gezamenlijk ontworpen grensoverschrijdende systeem, dat uniek is in zijn grootte en aangeboden diensten met hoge toegevoegde waarde. De landen zullen hun samenwerking voortzetten om het platform de komende jaren verder te ontwikkelen, afhankelijk van de behoeften en gebruikerseisen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

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

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

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

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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