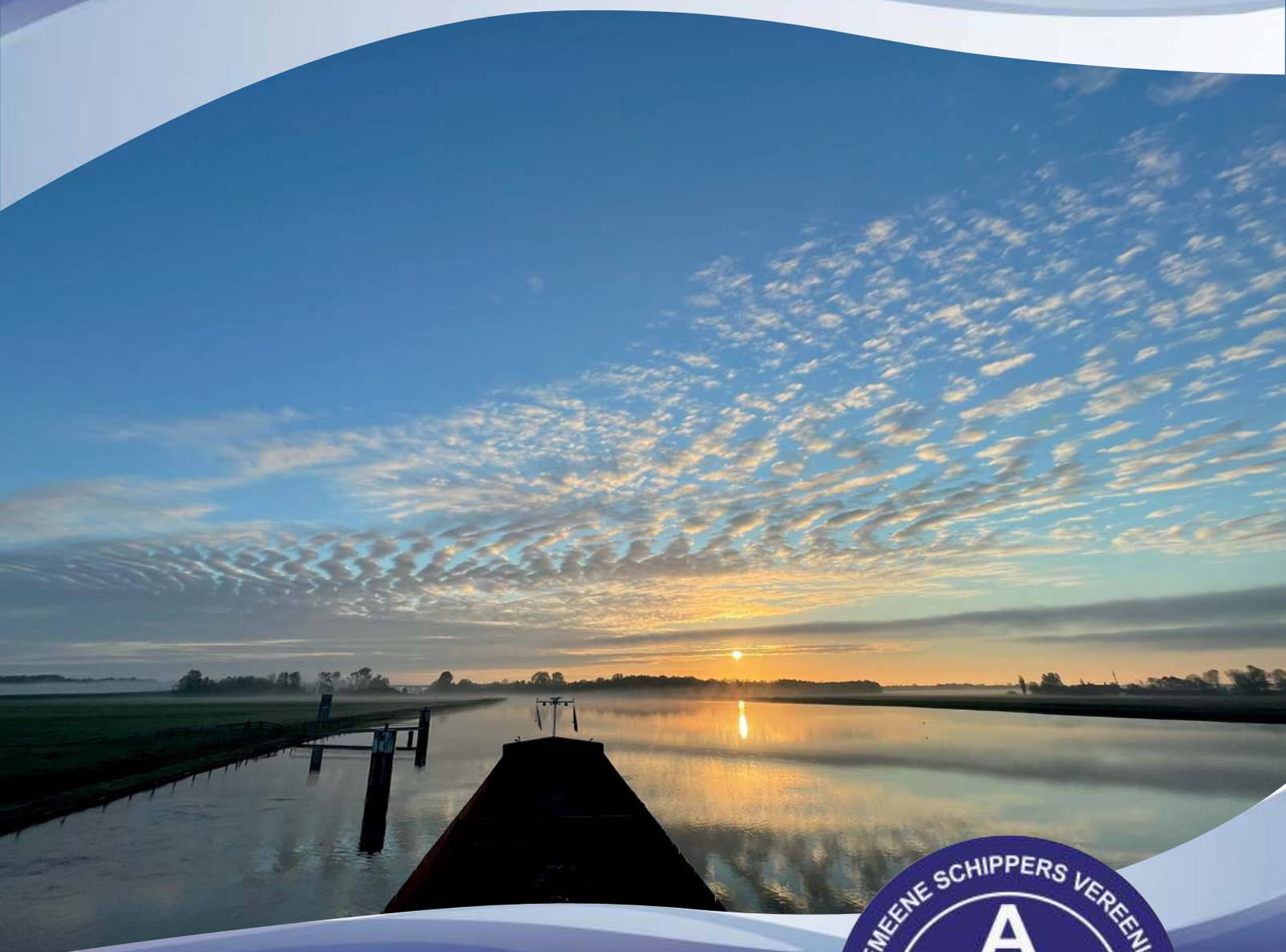
ASV Nieuwsbrief

Juni 2021



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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

NIEUW ADRES

kantoor Helsinki - Koninginneweg 1 - 3331CD Zwijndrecht

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

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

Penningmeester
Harry Spier
spicaspits@hotmail.com
+31623022364

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Corrie Last, Liesbeth de Jonge, Arjen Stienstra, Jessica vd Akker,
Gerberdien Le Sage Sunniva Fluitsma en vele anderen
Voorpagina: Evert Hakvoort

INHOUD

Voorwoord
4 Tijd voor een feestje

Verhuisbericht
5 Nieuw adres

Politiek
6 Voorbereiding Algemeen overleg Maritiem
7 Voor AO maritiem boetebeleid
7 Overige aandachtspunten AO maritiem
9 Onderzoeksraad voor veiligheid rapport aanvaring op de Westerschelde
10 Brief minister over stand van zaken beleidsuitwerking rivierbed Maasvallei
• *Commissiedebat maritiem*
11 Fosfine
12 Vergroenen
12 Ontgassen
13 Drones
15 Biobrandstoffen
16 Onderhoud Kunstwerken
17 Ligplaatsbeleid
18 Markttransparantie

CCR
20 Werkgroep beroepskwalificaties

Biobrandstof
21 Controle op biobrandstoffen
21 Reactie op de brandbrief
24 Uitleg werking FAME
25 Ter voorbereiding Algemeen Overleg betreffende FAME
26 In gesprek met Minister van Nieuwenhuizen.
27 Moties FAME
28 Uitvoering moties FAME
30 Brief van de advocaten - FAME

Ministerie I&W
33 Risicogestuurd handhaven
33 Stand van zaken uitgestelde hercertificering schepen vanwege Covid
34 Inspectie op zwavelgehalte brandstoffen
34 Drones

Fosfine en andere giftige zaken
36 Brief minister over maatregelen fosfine
37 De rol van ILT bij aanwezigheid fosfine in de lading
37 Fosfine besproken in Algemeen Overleg Maritiem
38 Ook een schippersleven is een mensenleven

Ligplaatsbeleid
39 Voor het AO maritiem Ligplaatsbeleid
40 Ligplaatsbeleid besproken in het AO
40 Deventer

Communicatie
42 Communicatie op CESNI niveau
42 Klopt die informatie wel?

Toekomst Binnenvaart
44 Economische situatie binnenvaart
44 Programma toekomst binnenvaart
46 Tijd voor het grote omdenken

Nautisch Technisch
48 Adviesgroep Rijn
48 Bijeenkomst Maascorridor
49 Goed nieuws: Noord-Holland compenseert gedupeerde schippers
50 Kennismakingsgesprek Hoogheemraadschap Delfland
50 Langsdammen geen oplossing
51 Rapportage staat van Infra RWS
51 Reactie ASV op Vlaanderen voert centrale bediening in
52 Vlot en veilig
52 Voor AO beter bediend
53 Voor AO maritiem ongevallen binnenvaart
55 Droogteprotocol Parksluizen Rotterdam
56 Zuidersluis IJmuiden

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Tijd voor een feestje

Dit keer van mij geen verslag of een rede van de vergadering, maar een voorwoord en dat gebeurt niet vaak.
Daar moet dan een speciale reden voor zijn en ik kan jullie verklappen, die is er.

Allereerst kunnen jullie weer, zoals jullie gewend zijn van ons, in deze nieuwsbrief lezen waar we zoal mee bezig zijn.
Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om de makers van deze nieuwsbrief te bedanken, want het is toch iedere keer weer een klus.

Ook wil ik alle mensen die zich nu, maar ook in de afgelopen jaren, inzetten en hebben ingezet, bedanken. Mede hierdoor bestaat de ASV dit jaar 75 jaar en dat is reden voor een feest.

Achter de schermen wordt er al gekeken naar wat mogelijk is, want Corona maakt het plannen soms lastig. Toch hebben we goede hoop, dat we aan het einde van dit jaar dit gezamenlijk met jullie feestelijk kunnen vieren. We houden jullie uiteraard op de hoogte.

Wat natuurlijk al wel kan, is het volgende:
Binnenkort kunnen jullie een mooie jubileumvlag tegemoet zien. Het zou mooi zijn als we die massaal in de mast hangen om te laten zien, dat we na al die jaren nog steeds voor de belangen van de binnenvaart opkomen.

De vereniging, genaamd Algemeene Schippers Vereeniging ASV, is bij notariële akte opgericht op 01-08-1946 en is gevestigd te Rotterdam.
Gevestigd in Rotterdam?
Ja, dat was natuurlijk jaren ook zo, maar ik schrijf “was” en dat schrijf ik niet voor niets.

Er is door een aantal leden van het bestuur een mooi kantoor gevonden in Zwijndrecht, passend bij de ASV.
Inmiddels heeft de verhuizing al plaatsgevonden en is er door een aantal mensen echt hard gewerkt, ook hier past zeker een bedankje.In deze nieuwsbrief zal het nieuwe adres staan met een mooie foto.

Het moge duidelijk zijn dat wij al deze dingen jullie persoonlijk op een vergadering hadden willen vertellen en laten zien, maar in de afgelopen tijd was dit echter nog niet mogelijk.

Jullie zien: de ASV zit niet stil en we groeien nog steeds. En dat is mooi, om zo gewaardeerd te worden.
Wat niet veranderen zal, is het parool: “schippers voor schippers”.

We hopen in het najaar weer een vergadering te kunnen organiseren, waarin we elkaar weer lijfelijk kunnen treffen. Aan ons zal het niet liggen.

Gerberdien

Verhuisbericht

Vanaf heden is ons nieuwe adres:

Algemeene Schippers Vereeniging
Kantoor Helsinki
Koninginneweg 1
3331 CD Zwijndrecht

Algemeen informatie nummer: +31653 190459

www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Politiek

Voorbereiding Algemeen overleg Maritiem

Ter voorbereiding Algemeen Overleg Maritiem 2 juni 2021

Op 18 mei 2021 heeft de ASV aan de commissie Infrastructuur en Waterstaat het volgende geschreven:

Op 2 juni vindt het AO maritiem plaats. Ter voorbereiding hierop sturen we u een aantal aandachtspunten. Wij hopen u daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

U zult wellicht prioriteiten vragen, wij proberen dat aan te brengen maar eigenlijk is dat bijna niet meer te doen, omdat zoveel zaken al zo lang aan de orde zijn en o.i. niet (voldoende) opgelost worden.
Daarbij zijn de ontwikkelingen niet bepaald positief te noemen en lijkt de modal shift waarbij vervoer over water ladingstromen van het wegvervoer over zou moeten nemen, verder weg dan ooit.

In het kort komt het erop neer dat het de binnenvaart in veel opzichten steeds moeilijker gemaakt wordt om te blijven bestaan, maar ook om vertrouwen te hebben/houden/krijgen in een toekomst. En dat is een heel gevaarlijke ontwikkeling.

De schipper “moet” van alles, maar krijgt in veel opzichten geen beloning voor datgene wat de schipper doet. Niet alleen financieel, maar ook qua omstandigheden waaronder het beroep uitgeoefend moet worden, is dit aan de orde. Het is schrijnend dat er nauwelijks nog opvolging is van kinderen in deze branche, en dat zegt eigenlijk al genoeg, wetende dat dit een branche is waar mensen in werkzaam zijn met hart voor dit bestaan.

Er komen (dat zal u niet ontgaan, neem bijvoorbeeld de gewenste Green Deal) steeds meer zaken op het bordje van de schipper, waarbij de omstandigheden niet beïnvloedbaar zijn door deze ondernemers. De gevolgen zien wij vertaald in een grote lijst met aandachtspunten. Onze eerste prioriteit is “overleven”, wat niet meevalt op dit moment. De binnenvaart verkeert in een diepe crisis en daar zou een structurele oplossing voor gevonden moeten worden.
De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng, gezien de werkwijze van het AO, beperkt moet zijn. Wij zullen daarom de meeste heikele punten noemen, aansluitend op de agendapunten reageren en vervolgens overige zaken de binnenvaart aangaande benoemen.

Op de volgende pagina vindt u een inhoudsopgave waarbij u een overzicht krijgt van de meest actuele onderwerpen. Mocht u ergens nader informatie over willen ontvangen, dan horen wij dat graag. Ook gaan we graag met u in gesprek om zaken toe te lichten.

Wij wensen u in ieder geval een vruchtbaar overleg toe.

Namens het bestuur en de denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Onderwerp	Pagina
1	Hernieuwbare brandstoffen, specifiek FAME	3
2	Fosfide en andere gifstoffen in de lading	6
3	Ligplaatsproblematiek	8
4	Economische situatie binnenvaart	9
5	Vergroening binnenvaartsector	10
6	Boetebeleid binnenvaartsector (versus vervoer over weg en spoor)	11
7	Ongevallen binnenvaartsector	13
8	Programma Beter Bediend	14
9	Overige aandachtspunten binnenvaart	16

Een aantal van deze onderwerpen zult u terugvinden in deze nieuwsbrief.

In ieder geval zijn er al politici die door dit schrijven kritische vragen hebben gesteld over de effecten van het gebruik van hernieuwbare brandstoffen specifiek voor de binnenvaart.

Voor AO maritiem Hoofdstuk 6 - Boetebeleid binnenvaart

Onevenredig t.o.v. concurrenten weg- en spoorvervoer

Panteia heeft een evaluatie uitgevoerd naar de hoogte van de boetes in de binnenvaartsector. Niet alle conclusies die de Minister daaruit trekt, deelt de ASV. De onderbouwing daarvan vindt u in de bijlage zoals u toegestuurd ter voorbereiding van het AO november 2019. Mocht u bepaalde bijlagen nog eens willen ontvangen, dan hoor ik dat graag en zend ik het u per omgaande toe.

Voorstel aanpassing boetebeleid binnenvaart:

- Afschaffen van het systeem "controleren op afstand" (wij hebben de indruk dat dit op dit moment ook niet meer plaatsvindt, wij willen dat graag officieel bevestigd hebben)
- Matiging vooraf van boetes in de binnenvaart vergelijkbaar laten plaatsvinden als bij weg en/of spoor (de binnenvaart wordt daarin zwaar benadeeld)
- Werk maken van het beperken van het aantal handhavende instanties/personen

Wij stuurden u over dit onderwerp in november 2019 als bijlage

- Reactie op het rapport van Panteia "Hoogte Boetes": samenvattend "boetes in de binnenvaart onredelijk t.o.v. haar concurrenten"

Boetetarieven: ASV oneens met Minister. Boetetarieven zijn wel te hoog.

Uit een brief van Minister van Nieuwenhuizen aan de Kamer:

"….Uit het onderzoek naar de hoogte van de boetetarieven blijkt dat de boetes niet hoog zijn in vergelijking met andere sectoren, maar dat er wel meer oog mag zijn voor matiging vooraf. Ik heb u ook in de brief geschreven dat ik bereid ben om, in navolging van andere sectoren, een matiging van 50% op te nemen voor boetes opgelegd aan natuurlijke personen. Ik denk dat ik daarmee de kleinere schepen een belangrijk voordeel kan geven. 50% minder is denk ik substantieel. …..."

Dit lijkt redelijk. Maar dat is het niet:

Rapport Panteia vergelijking Hoogte boetes

Zeevaart	GEEN bestuurlijke boetes
Wegvervoer:	NAUWELIJKS bestuurlijke boetes (alleen op rijdtijdenbesluit)
Binnenvaart:	ENORM VEEL bestuurlijke boetes (vaartijdenbesluit plus tal van zaken)

DUS: Panteia vergelijkt met alles, behalve met haar concurrent

Conclusie; hoogte boetes valt wel mee?? ONJUIST als je vergelijkt met de concurrenten

PAKKANS is bovendien niet meegenomen in de evaluatie: Wegvervoer 1x per 100 jaar! Binnenvaart (minimaal) 3 x per jaar.

Matiging vooraf Hoogte boetes

- Wegvervoer: enorme matiging vooraf (zie voorbeeld)
- spoor gewogen matiging vooraf **in verhouding tot de omzet**
- Binnenvaart: alleen matiging 50% bij natuurlijke personen (NA de evaluatie!)
- **Wegvervoer: Maximum aantal beboetbare werknemers per werkgever in het wegvervoer:**

a. < 25 werknemers:	3
b. 25 of meer en < 50 werknemers:	6
c. 50 of meer en <100 werknemers:	9
d. 100 of meer:	12

Rapport Panteia: De binnenvaart kenmerkt zich door een grote diversiteit aan scheepstypen en exploitatiewijzen

Conclusie: Matiging vooraf zou in de binnenvaart vergelijkbaar moeten plaatsvinden als bij weg en/of spoor

Overige aandachtspunten AO maritiem

Hoofdstuk 9: Overige aandachtspunten verstuurd aan de woordvoerders binnenvaart voor het aankomend AO Maritiem

1. **Vraag om meldpunt drones**
   Dat de overheid haar belofte geen gestand doet (kan doen) waarbij de privacy van de schippers beschermd zou zijn bij het verplichte gebruik van AIS, weten we al een tijd.

   Inmiddels wordt AIS, bedoeld als hulpmiddel bij het varen, niet alleen gebruikt door de overheid om de vaarsnelheid van een schip vast te stellen of om havengeld te rekenen, maar ook door criminelen die drugs in containers plaatsen en de schepen makkelijk kunnen volgen. Dat heeft al tot angstwekkende taferelen geleid. Het is dus ook niet verwonderlijk dat wij met het nodige wantrouwen het inzetten van drones tegemoetzien, zoals inmiddels aangekondigd is. Wat is onze privacy waard? Wat gebeurt er met de beelden? Hoe weet je dat de bestuurder van deze drone geen kwade bedoelingen heeft? (je zult maar op een tanker varen). Enkele leden hebben al ervaringen met het constant achtervolgd worden door een drone en we kunnen u vertellen dat dat geen fijne ervaring is. Het blijkt dat zowel ILT als RWS als de politie gebruik maakt van drones op de waterwegen. Maar is het voor schippers herkenbaar dat zo'n drone een "veilige" drone is? Wij vinden van niet. De ASV heeft op het strategisch brancheoverleg van 18 mei 2021 gevraagd om een meldpunt waarbij schippers kunnen melden als men gevolgd wordt door drones.

2. **Omgekeerde modal shift aanpakken**
   Vervoer over water verdwijnt naar de weg. Dit heeft verschillende oorzaken die aangepakt zouden moeten worden. Voorstellen hieromtrent zijn uitgewerkt in een position paper ("stimulering binnenvaart") verstuurd aan de heer Dronkers, Ministerie

IenW. Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk. Dit geldt nu meer dan ooit. Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om **een eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur:** De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en krijgen maar 7% van het budget.

3. **Het achterstallig onderhoud** blokkeert de binnenvaart. Zo langzamerhand is niet meer te verhullen hoe de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur hun desastreuze uitwerking hebben. De spertijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken, het aantal storingen aan sluizen dat al bijna verdubbeld is in 4 jaar tijd etc. Daarbij wijzen we wederom op onze vraag om **een eerlijke verdeling van de verdeelsleutel voor de infrastructuur:**

De binnenvaart vervoert 35% van het transportvolume en ontvangt daarvoor slechts 7% van het budget.

Voorbeeld:
Om te actualiseren op onderwerp onderhoud kunnen we de sluis van Weurt noemen waar men slechts met een halve kolk (halve sluis) kan schutten, de oude sluis kan slechts schepen met beperkte diepgang aan. Dit zorgt voor schadelijk oponthoud bij deze drukke sluizen en maakt de binnenvaart onbetrouwbaar.
Te weinig ligplaatsen en slechte staat van de remmingwerken.

Voorbeeld achterstallig onderhoud: Weurt binnenkant remmingwerk anno 2020.

4. **Bedienen op afstand** betekent veel onveilige situaties en oponthoud voor de binnenvaart. Mede door het gebruik van afstandsbediening op tal van plekken worden regelmatig vaarwegen (deels) gestremd. Wij hebben begrepen dat Rijkswaterstaat daar een evaluatie over houdt, maar hebben daar nog geen resultaat van gezien.

Wij hebben ter voorbereiding van het AO in november 2019 u over dit onderwerp als bijlage opgestuurd:
- Position paper: stimulering binnenvaart
- Onderbouwing aanvraag evaluatie bedienen op afstand
- De stukken die u ontvangen heeft ter voorbereiding van de begrotingen

Mocht u bepaalde bijlagen nog eens willen ontvangen, dan hoor ik dat graag en zend ik het u per omgaande toe.

5. **(actualisering: Gevolgen van) de CCR/ROSR-regelgeving aanpakken**
Ondanks aangenomen moties is er tot nu toe niets wezenlijks veranderd en worden goede binnenvaartschepen uit de vaart genomen.

Opvallend: CCR constateert enorme afname kleinere schepen
Opvallend is dat de CCR zelf constateert dat het aantal schepen beneden de 1.000 ton hard afneemt (jaarverslag 2019 zie bijlage, zie bijvoorbeeld blz. 89 en 90). Dat lijkt ons toch een opening te bieden om met de CCR in gesprek te gaan om deze omgekeerde modal shift te stoppen. De ASV heeft met klem Minister van Nieuwenhuizen verzocht om de CCR te verzoeken de, door de CCR in het rapport “Schepen van de Toekomst” gesuggereerde 5-jaarlijkse evaluatie uit te voeren waarbij duidelijk zou moeten worden of (en welke) bepaalde segmenten in de sector harder getroffen worden dan anderen door deze regelgeving. Het lijkt erop dat de CCR dat middels haar jaarverslag al duidelijk heeft gemaakt. De vraag is of de CCR bereid is deze ontwikkeling te helpen stoppen.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN MOGELIJK?
Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. We zijn de Minister en de CCR/CESNI erkentelijk voor het feit dat men - gezien de huidige coronacrisissituatie - alle certificaten en keuringen “on hold” hebben gesteld, maar inmiddels wordt de druk alweer opgevoerd om toch vooral maar weer alle certificaten in orde te maken. Daarom benoemen wij de mogelijke oplossingsrichtingen voor (iets) langere termijn:
◊ Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffingsmogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen. De werkgroep die deze hardheidsclausule zou onderzoeken heeft geen resultaten opgeleverd.
◊ De Minister zou haar ministeriele bevoegdheid kunnen gebruiken om schepen die alleen binnen Nederland varen in bepaalde gevallen vrij te stellen van bepaalde eisen. De ASV heeft daarover een brief geschreven, medeondertekend door PTC en evofenedex waarin wij de Minister vragen dat te doen betreffende de geluidseisen bij schepen waarbij de stuurhut boven de motor of de schroef geplaatst is en men onmogelijk kan voldoen aan de eis van maximaal 70 decibel. Helaas hebben wij hier een negatief antwoord op ontvangen.
◊ Het buiten beschouwing laten van eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel (wij houden vol dat dat in andere landen, Duitsland, zo toegepast wordt)
◊ Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen.
◊ Invoering van een moratorium gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt.
◊ Het instellen van de crisishardheidsclausule (er lijkt ons momenteel wel sprake te zijn van een crisissituatie) Wij sturen u over dit onderwerp als bijlage
◊ Het jaarverslag van de CCR zie o.a. blz. 89 en 90 voor de cijfers omtrent de ontwikkeling van de binnenvaartvloot. Ook te vinden op: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/09/ccnr_2019_Q2_nl-min.pdf

6. **Demotivering binnenvaart**
Al met al kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat, hoewel er steeds meer gesproken wordt over een gewenste modal shift, de praktijk is dat de binnenvaart nog steeds gedemotiveerd wordt in haar (voort) bestaan.

Onderzoeksraad voor veiligheid

Rapport aanvaring op de Westerschelde

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2020

Hierbij bied ik u het rapport aan dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op 17 december 2020 heeft gepubliceerd: «Aanvaring op de Westerschelde»1. Het is waardevol dat een onafhankelijke organisatie als de OVV pal staat voor de veiligheid en met die focus kijkt naar de oorzaken van zo?n incident en de mogelijke verbeterkansen. Ik ben de OVV dan ook erkentelijk voor zijn rapport.

Aanleiding OVV-onderzoek

Op 1 april 2019 vond net na middernacht op de Westerschelde, ter hoogte van de Put van Terneuzen, een aanvaring plaats tussen het Zwitserse riviercruiseschip Viking Idun en de Maltese chemicaliëntanker Chemical Marketer. Door de aanvaring raakte een aantal passagiers aan boord van de Viking Idun licht gewond en de schade aan beide schepen was aanzienlijk. Beide schepen konden na de aanvaring met sleephulp een nabij gelegen haven bereiken.

Het nu door de OVV gepubliceerde rapport betreft een onderzoek naar deze aanvaring. Het onderzoek is gericht op de veiligheid in de binnenvaart en in het bijzonder op het fenomeen riviercruiseschepen. Hoewel geen themastudie naar riviercruiseschepen als geheel, duidt het rapport aan de hand van de concrete aanvaring wel de aanwezige veiligheidsproblematiek en de daaruit te leren lessen.

De aanbevelingen van de OVV

De OVV doet vier aanbevelingen waarvan er twee (mede) zijn gericht aan mijn ministerie:

Aan Viking River Cruises en overige rederijen actief in de riviercruisevaart:

1. Borg dat er tijdens iedere vaart van een riviercruiseschip een volledig gekwalificeerde en bekwame nautische bemanning in de stuurhut aanwezig is.

Aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

2. Scherp de bevoegdheids- en bekwaamheidseisen aan voor nautische bemanningen van riviercruiseschepen binnen het Scheldegebied en benut hierbij de mogelijkheid om in het Scheepvaartreglement Westerschelde aanvullende bepalingen voor een veilige doorvaart van riviercruiseschepen op te nemen.

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat:

3. Bevorder de effectiviteit van het toezicht op de riviercruisevaart.

Aan het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB):

4. Deel de bevindingen en lessen uit dit onderzoek binnen het nationale- en internationale netwerk, zoals de Ledengroep Personenvervoer.

Aanbeveling 1 en 4

De eerste en vierde aanbeveling zijn gericht aan de rederijen en brancheorganisaties. Ik zal mij via de brancheorganisaties laten informeren hoe zij invulling willen gaan geven aan deze aanbevelingen.

Aanbeveling 2

Deze aanbeveling is gericht aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en mij. De GNA voert het Gemeenschappelijke Nautische Beheer2 in het Scheldegebied uit voor Nederland en Vlaanderen. Over de opvolging van deze aanbeveling zal ik in overleg treden met de Permanente Commissie van de GNA en met mijn Vlaamse collega.

Aanbeveling 3

Deze aanbeveling vraagt om samenwerking tussen verschillende handhavende instanties, vaarwegbeheerders en mijn ministerie. Ik zal in de reguliere overleggen met bovengenoemde partijen bespreken hoe we deze aanbeveling kunnen implementeren.

Het vervolg

Ik zal de OVV zo snel mogelijk maar in ieder geval binnen de gestelde termijn van zes maanden een uitgebreide beleidsreactie aanbieden, waarbij ik nader inga op de aan IenW gerichte aanbevelingen evenals de genomen en nog te treffen maatregelen. Uiteraard wordt uw Kamer tegelijkertijd geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Brief van Minister van Nieuwenhuizen over het waterbeleid

Brief minister over stand van zaken beleidsuitwerking rivierbed Maasvallei

27 625 Waterbeleid
Nr. 528 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2021

In de kamerbrief van 18 juni 2020 over de 'beleidsuitwerking rivierbed Maasvallei' heb ik aangekondigd dat in Thorn-Wessem en de Lob van Gennep een aangepast regime van begrensde gebiedsontwikkelruimte gaat gelden op het moment dat de status rivierbed vervalt. Ik ben verheugd te kunnen melden dat met betrokken Maaspartners, verenigd in de Stuurgroep Deltaprogramma Maas (SDM), en de direct betrokken gemeenten, overeenstemming is bereikt over de nadere uitwerking hiervan. Met deze brief informeer ik u over de bestuurlijke afspraken die Rijk en regio hierover hebben gemaakt.

Ik vind het belangrijk dat met deze bestuurlijke afspraken over de begrensde gebiedsontwikkelruimte ook in deze gebieden duidelijkheid en perspectief voor bewoners en bedrijven ontstaat. Er zijn afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de waterbergende functie van de gebieden en daarmee de werking van het Maassysteem wordt geborgd. Zoals in eerdergenoemde brief is aangegeven, vervalt de individuele vergunningsplicht op grond van de Waterwet en wordt deze vervangen door randvoorwaarden aan het omgevingsplan. Gebleken is dat binnen deze randvoorwaarden er voldoende ruimte is om de bestaande ambities voor ontwikkeling in de gebieden, zoals deze nu in beeld zijn bij de gemeenten, te verwezenlijken. Ook is afgesproken dat we als gezamenlijke overheden de ruimtelijke ontwikkelingen periodiek volgen en de vinger aan de pols houden. Om de afspraken goed te borgen zullen deze, na zorgvuldige juridische uitwerking, deels worden opgenomen in een instructieregel in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) onder de Omgevingswet en deels in een bestuursovereenkomst.

Hieronder zal ik de beleidsuitwerking en het vervolgproces verder toelichten.

Nadere toelichting beleidsuitwerking
De gebieden Thorn-Wessem en de Lob van Gennep zijn van oudsher van bijzonder belang voor de werking van het Maassysteem. Deze gebieden zorgen in geval van een overstroming van nature voor waterberging en kunnen daarmee benedenstrooms voor een waterstandsdaling zorgen in extreme situaties. Ik acht een goede borging hiervan, nu en in de toekomst, van belang, mede gelet op mijn systeemverantwoordelijkheid voor de waterveiligheid langs de hele Maas. Tegelijkertijd geldt voor deze gebieden eenzelfde bescherming tegen overstromingen als voor de rest van Nederland. Gelet op bovenstaande is het wenselijk dat randvoorwaarden worden gesteld aan de gebiedsontwikkeling. Met de begrensde gebiedsontwikkelruimte streef ik naar een balans tussen het behouden van de ruimte voor waterberging en het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden in deze gebieden.

Om de werking van de gebieden met een waterbergende functie nu en in de toekomst zeker te stellen, is afgesproken de volgende punten te borgen:

1. Het behoud van waterbergend volume gezien het beoogde waterstandsverlagend effect benedenstrooms;
2. Het niet te laat maar ook niet te vroeg instromen van de gebieden oftewel het instromen van de gebieden bij relevante Maasafvoeren. Dit wordt bepaald door de hoogte en sterkte van de dijk om het gebied en door de veiligheidsnormering van stroomafwaarts gelegen dijktrajecten. Hierbij zijn twee factoren van belang: (i) het schadepotentieel in het gebied, dat mede wordt bepaald door de omvang en aard van de bebouwing, en (ii) de aanwezigheid van vitale en kwetsbare functies.

Deltares is gevraagd om op basis van de uitgangspunten in het Rivierkundig Beoordelingskader en de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de nieuwe waterveiligheidsnormen, de gebiedsontwikkelruimte technisch te onderbouwen.

Uit de studie is gebleken dat van bovenstaande twee factoren behoud van waterbergend volume bepalend is. Daarom is afgesproken in de instructieregel Bkl een volumegrens op te nemen. Verder is uit de studie van Deltares gebleken dat op basis van de bovenstaande uitgangspunten het uit waterveiligheidsoogpunt verantwoord

is om tot 1% van het bergend volume van het gebied te benutten voor bebouwing. De huidige ambities van de gemeenten passen hier ruim binnen. Ten aanzien van het schadepotentieel en vitale en kwetsbare functies is afgesproken om deze te monitoren en te bespreken tijdens periodieke overlegmomenten met de betrokken partijen.

Met het vastleggen van deze volumebegrenzing in de instructieregel Bkl geeft het Rijk aan waar omgevingsplannen in de betrokken gebieden aan moeten voldoen. Door middel van een instructieregel kan het Rijk sturing houden op ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden. De instructieregel zal er in voorzien dat gemeenten bij het vaststellen van omgevingsplannen de 1%-volumegrens voor nieuwe ontwikkelingen in de betrokken gebieden in acht moeten nemen.

In een bestuursovereenkomst leggen de betrokken bestuurlijke partijen afspraken vast over zaken die zich niet lenen voor de instructieregel, zoals periodiek overleg, monitoring schadepotentieel, toetsing en evaluatie. Door periodiek overleg tussen Rijk en regionale partijen wordt de gezamenlijke verantwoordelijkheid onderstreept. Ook wordt continuïteit gebracht in het gesprek over het belang van een goede werking van het Maassysteem en de ruimtelijke ontwikkeling in de betreffende gebieden waarvoor een begrensde gebiedsontwikkelruimte geldt.

Zoals aangekondigd in de brief van 18 juni 2020, werken Rijk en regio aan een ruimtelijke visie op het hele Maasdal. In deze visie zal aandacht worden besteed aan klimaatbestendig bouwen. Klimaatbestendig bouwen is een mogelijke oplossingsrichting voor nieuw te realiseren assets voor vitale en kwetsbare functies.

Nadere uitwerking van de afspraken vindt u in bijlage 1 .

Vervolgproces
In de komende periode zal de juridische uitwerking in de instructieregel Bkl inclusief de nadere regels in de Omgevingsregeling en een bestuursovereenkomst plaatsvinden.

De beleidsuitwerking is tot stand gekomen door een intensieve en constructieve samenwerking met de betrokken regionale partijen, zowel ambtelijk als bestuurlijk. De samenwerking van de afgelopen periode wordt voortgezet in het vervolgtraject. De Stuurgroep Deltaprogramma Maas zal hierbij worden betrokken.

Tot slot
Met deze bestuurlijke afspraken is, als vervolg op het besluit over de rivierbedstatus in de Maasvallei, een belangrijke volgende stap gezet voor de gebieden met een waterbergende functie. Door dit nieuwe regime kan voor het Rijk de werking van het Maassysteem langjarig worden gegarandeerd en ontstaat tegelijkertijd voor de regio meer ruimte voor ontwikkeling dan in de huidige situatie onder de Beleidsregels grote rivieren (Bgr). Hiermee wil ik mede bijdragen aan het stimuleren van een evenwichtige ontwikkeling in de Maasvallei die de waterveiligheidsopgave in balans brengt met de economie en leefbaarheid in het gebied.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

• Commissiedebat maritiem

Fosfine

Fosfine besproken in het commissiedebat

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

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

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

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

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

Vergroenen

Het commissiedebat maritiem over vergroenen van de sector

De heer Van **Raan** (PvdD):
De Minister wordt enthousiast over wat we allemaal kunnen bereiken en wat we bereiken met de scheepvaartsector. Dat deel ik voor een heel groot gedeelte, maar ik voel toch even de noodzaak, gezien de klimaatcrisis, de biodiversiteitscrisis en de opgave waarvoor we staan, om te vragen of de Minister het met de Partij voor de Dieren eens is dat de verduurzaming en de hightech vooral nu in het teken moeten staan van minder uitstoot in plaats van proberen meer te vervoeren. Zijn we het over die prioriteiten eens: minder uitstoot in plaats van meer vervoeren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik denk dat het belangrijk is dat Nederland een niet onbelangrijk aandeel houdt in het vervoer dat er is, want wij doen het over het algemeen het schoonst. Als er meer door Nederland wordt gedaan, dan is dat voor het klimaat beter. Daar ben ik echt van overtuigd. Ik denk dus dat het goed is dat wij een innovatieve, zo snel mogelijk emissieloze sector hebben waarmee wij ook wereldwijd de toon kunnen zetten. Dat kan juist een concurrentievoordeel opleveren. Zo denken ze ook in de maritieme sector. Ik hoor steeds meer: “Wij kunnen het gewoon. We gaan het gewoon doen.” Het is wel vaak een financiële uitdaging. Ook op het technische pad zullen ze ongetwijfeld nog allerlei uitdagingen tegenkomen.

Reactie ASV:
Tja, wat moeten we zeggen. Teleurstellend dat een politieke partij die de natuur en milieu zo hoog in het vaandel heeft, totaal niet inzet op een modal shift of de oorzaak van het varend ontgassen en zelfs het CDNI akkoord, waar dit toch keurig in geregeld is (zou moeten zijn), niet aanhaalt.
En dat de extra vervuiling door biobrandstoffen vanaf 2022 kennelijk niet op de agenda staat bij de PvdD is toch wel een blamage.

De heer de Groot (D66)
De verduurzamingsopgave
Dat is volgens D66 een publieke en private opgave. Wat betreft die verduurzamingsslag ga je het niet redden met “proven technologies”, wat nu wel een beetje het idee is. Ga nou samen om de tafel zitten om ervoor te zorgen dat je die aanbesteding op een intelligente manier doet. Ga samen met de scheepsbouwers ervoor zorgen dat je de vervanging van de Rijksrederijvloot en het hele maritieme masterplan gewoon op deze manier gaat realiseren.

Reactie ASV: eigenlijk niet eens meer teleurstellend gezien de ervaringen de afgelopen jaren. De binnenvaart lijkt geen rol te spelen bij D66.

Ontgassen

Commissiedebat over varend ontgassen

De heer **Van Raan** (PvdD):
Varend ontgassen.
Zoals de Minister wellicht weet, wil mijn fractie dat dossier zo snel mogelijk afsluiten door middel van een verbod. Ik neem aan dat de Minister dat eigenlijk ook wil afsluiten. We konden in de brief van de Minister lezen, dat nog drie landen het Scheepvaartafvalstoffenverdrag moeten ratificeren. Hoe staat het daarmee? Op welke termijn verwacht u dat? En is het ook niet zo dat Europese regels het niet onmogelijk maken om het alvast te verbieden? De Minister hoeft er dus niet op te wachten dat andere landen het geratificeerd hebben. En als het niet kan, wat kan de Minister dan toezeggen qua invloed die zij gaat aanwenden om die andere landen zo snel mogelijk zover te krijgen?

Een andere vraag met betrekking tot ontgassen: hoe staat het met de locaties om te ontgassen in Nederland? Hoeveel zijn er klaar en hoeveel denkt de Minister te kunnen realiseren het komende jaar? Ik wil toch wel even benadrukken dat we namelijk ook de sector de kans moeten geven om zich daarop voor te bereiden. Voorspelbaarheid is dus ook belangrijk daarbij. Ook konden we lezen dat de sector geïnformeerd wordt over het aanstaande verbod. De vraag is of dat voldoende is. Vindt de sector dat voldoende? Welke voorbereidingen worden er in Nederland samen met de sector getroffen ter voorbereiding op dat verbod?

Minister van Nieuwenhuizen:
Dan kom ik bij het varend ontgassen. De heer Van Raan heeft daar een aantal vragen over gesteld. Je kunt het ontgassen het best een halt toeroepen als je een verbod hebt. Tot die tijd kunnen we niet meer dan een moreel appel doen op de betrokken partijen om het ontgassen tot een minimum te beperken. De heer Van Raan noemde het al: er zijn nog een aantal landen die moeten ratificeren. Dat klopt. Zwitserland, Frankrijk en België moeten dat nog doen. Wij horen dat Zwitserland daar binnenkort mee klaar is, dus dan kan er weer een land van dat lijstje af.

In het voorjaar van 2020 heb ik mijn Franse en Waalse ambtgenoten een brief geschreven over het ontgassen met het vriendelijke verzoek of zij daar samen met ons in zouden willen optrekken. Ik heb laten weten dat Nederland zit te wachten op een internationaal verbod en dat een spoedige ratificatie daarbij zou kunnen helpen. Helaas is het nog steeds onduidelijk in welk stadium Frankrijk en België zijn. In de halfjaarlijkse overleggen van de verdragsluitende partijen van het CDNI blijf ik aandacht vragen voor die urgentie. Ik had het over voorjaar 2020. We zitten nu in het voorjaar van 2021, dus ik ben best bereid om de collega’s nog eens een rappelbrief te sturen met de boodschap: we zijn een jaar verder … Het was weliswaar een ingewikkeld coronajaar, maar toch. Ik ben best bereid om daar nog een keer achteraan te zitten. U vraagt of we dat nationaal toch gewoon kunnen doen, ook al doen die andere landen nog niet mee. Hoezeer ik ook graag snel een verbod wil hebben, ik kan dat verdrag niet negeren, want in het verdrag is opgenomen dat het verbod ingaat zes maanden nadat de laatste verdragsstaat heeft geratificeerd. Dus het verdrag biedt daarvoor geen ruimte.

De heer **Van Raan** heeft ook nog gevraagd of er wel voldoende ontgassingsinstallaties zijn, of de sector zich wel goed kan voorbereiden. Daar zijn we via de taskforce Varend ontgassen al langdurig over in contact met zowel de sec-

tor als de medeoverheden. Een eerste stap kan zijn het dedicated varen. Als je voortdurend met dezelfde brandstof blijft waren, hoef je ook niet te ontgassen. Dat kan niet in alle gevallen, zeker niet als we de zaak compliceren met allerlei bijmengingen. Daarom hebben wij ook een aantal mobiele ontgassingsinstallaties laten testen. We hebben gekeken naar de hele vergunningsprocedure met de omgevingsdiensten, DCMR bijvoorbeeld. Die testresultaten zien er hoopgevend uit. De verwachting is dat we een aantal van die installaties een vergunning kunnen verlenen. Die mobiele installaties kunnen dan een goede bijdrage leveren aan het reeds bestaande netwerk van vaste ontgassingsinstallaties, maar uiteindelijk is het natuurlijk aan het bedrijfsleven zelf om ervoor te zorgen dat er voldoende van die ontgassingsinstallaties zijn, aangezien het bedrijfsleven het beste de behoefte kan inschatten. Dus een precies aantal kan ik niet noemen, maar daar wordt heel hard aan gewerkt.

Ik kan u nog melden dat wij thema-acties hebben van de ILT. Ik ben toevallig afgelopen maandag zelf wezen kijken bij een proef rondom het varend ontgassen, want het is nu al wel verboden in dichtbevolkt gebied. Dus in hele grote delen van Nederland mag het nu ook niet. Daar wordt door de ILT ook op gehandhaafd. Dat doen wij onder andere met behulp van drones. Daar zal ik — dat is een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp — zo meteen ook nog iets over zeggen, want met drones kan gewoon gesignaleerd worden dat de klepjes op het schip openstaan en dat mag niet bij gevaarlijke stoffen. Met de informatie van het systeem van Rijkswaterstaat kun je toch een en ander achterhalen, zeker in combinatie met het systeem van e-noses, dat ook echt prachtig is; ik kan jullie allemaal een werkbezoek aanraden. Dat kan van de ene e-nose naar de andere gevolgd worden. In combinatie met die systemen van Rijkswaterstaat kan dat dus echt tot een individueel schip worden teruggeleid in de zin van: dit schip was het dat ontgast heeft. Daar wordt echt op gehandhaafd. Alleen zal de heer Van Raan ongetwijfeld meteen zeggen dat dat nog niet in dunbevolkt gebied is. Dat is ook zo, maar daar hebben wij het verdrag voor nodig.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor de toezegging om nog eens een tweede aansporing te doen. Maar de rode lijn in de beantwoording is toch: pappen en nathouden; ik wil ook wel sneller maar het gebeurt niet. Dat is de situatie. Dank daarvoor. U maakt ook gewag van een halfjaarlijks overleg. Misschien kan de Minister de Kamer informatie daarover doen toekomen, bijvoorbeeld hoeveel zij denkt te kunnen realiseren et cetera. Dat hoeft echt niet meteen morgen, maar als zij daar toch één keer in het halfjaar over spreekt, zou het mooi zijn als daar een rapportage over komt.

Ik heb begrepen dat er nog steeds ontgastoerisme vanuit het buitenland komt. Ook al wordt daaraan gewerkt, dat is nog steeds mogelijk. Ik snap niet goed waarom wij daar, ondanks dat verdrag, niet zelf strengere regels voor kunnen stellen. Als wij het al in het bewoonde gebied kunnen doen, kunnen wij het ook elders doen. Als wij het belangrijk genoeg vinden, kunnen wij ook de kop zetten op de vertaling van het Europese verdrag. Waarom doet de Minister dat niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou ja, u zei net eigenlijk zelf al dat de sector er wel op voorbereid moet zijn. Er moet wel een alternatief zijn. Wij lopen nu voorop. Wij zijn al zover dat wij ontgassingsinstallaties getest hebben. Wij zijn er al klaar voor. Dat geldt voor die andere landen minder. Ik denk juist dat wij hierin vooroplopen. Er was misschien even wat verwarring, want ik had het over een halfjaarlijks overleg. Wij overleggen regelmatig ook in de taskforce. Het halfjaarlijkse overleg dat ik bedoel, was het halfjaarlijkse overleg met de verdragspartijen, waarin ieder halfjaar ambtelijk erop wordt aangedrongen om vaart te maken. Maar ik snap uw behoefte aan informatie over dit belangrijke onderwerp, dus ik stel mij voor dat wij u voor het volgende algemeen overleg Maritiem over dit dossier weer even zullen informeren.

Reactie ASV:
Heeft niemand het CDNI-akkoord gelezen? Waarom gaat men niet bij de bedrijven langs die de betreffende stoffen ontvangen en ervoor horen te zorgen dat het schip schoon afgeleverd wordt en DUS voor ontgassingsinstallaties moeten zorgen? En waarom houden provincies, die zelf fel tegen het varend ontgassen zijn, de bouw van die ontgassingsinstallaties tegen? Weer is het de schipper waarnaar gewezen wordt.

Drones

Drones besproken in het commissiedebat Maritiem

Over de drones zegt de heer Geurts (CDA):
"Dan, voorzitter, als ik nog tijd heb, de inzet van drones bij controle. We hebben daar ook recent berichtgeving over gezien en ik zag ook wat in de stukken voorbijkomen. Want hoe zouden wij het nou vinden als al ons doen en laten rondom onze woonplek regelmatig gevolgd wordt door drones? Binnenvaartschippers trokken bij mij aan de bel over de controles door de ILT, Rijkswaterstaat (RWS) en de politie, waarbij hun privacy in het gedrang komt. Het gevoel van onveiligheid groeit sinds de overheid ook het AIS, zeg maar het volgsysteem van binnenvaartschepen, heeft verplicht, want criminelen maken ook gebruik van deze gegevens om containers met drugs te volgen en het wordt ze op deze manier wel erg handig gemaakt. En ook de inzet van drones door criminelen komt steeds meer voor. Hoe maken goedwillende schippers nou onderscheid tussen een overheidsdrone en een drone van criminelen? En dan wil ik geen antwoord van "dan moeten ze maar een verrekijker pakken en kijken of er een logootje van de rijksoverheid ergens op zo'n ding staat", want dan gaan we het vandaag niet redden samen."

Minister van Nieuwenhuizen:
Ik kan u nog melden dat wij thema-acties hebben van de ILT. Ik ben toevallig afgelopen maandag zelf wezen kijken bij een proef rondom het varend ontgassen, want het is nu al wel verboden in dichtbevolkt gebied. Dus in hele grote delen van Nederland mag het nu ook niet. Daar wordt door de ILT ook op gehandhaafd. Dat doen wij onder andere met behulp van drones. Daar zal ik — dat is een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp — zo meteen ook nog iets over zeggen, want met drones kan gewoon gesignaleerd worden dat de klepjes op het schip openstaan en dat mag niet bij gevaarlijke stoffen. Met de informatie van het systeem van Rijkswaterstaat kun je toch een en ander achterhalen, zeker in combinatie met het systeem van e-noses, dat ook echt prachtig is; ik kan jullie allemaal een werkbezoek aanraden. Dat kan van de ene e-nose naar de andere gevolgd worden. In combinatie met die systemen van Rijkswaterstaat kan dat dus echt tot een individueel schip worden teruggeleid in de zin van: dit schip was het dat ontgast heeft. Daar wordt echt op gehandhaafd. Alleen zal de heer Van Raan ongetwijfeld meteen zeggen dat dat nog niet in dunbevolkt gebied is. Dat is ook zo, maar daar hebben

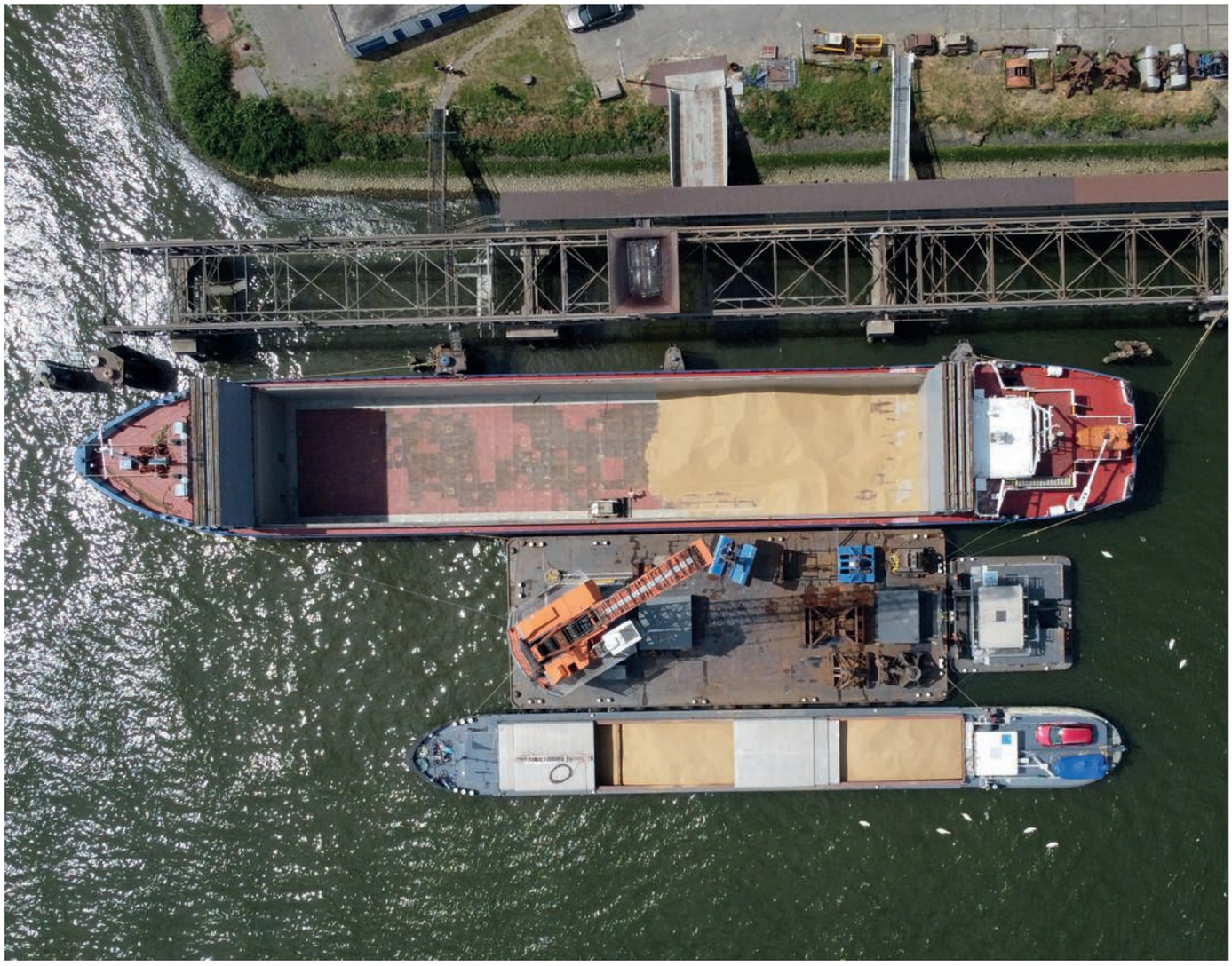
wij het verdrag voor nodig.
Dan kom ik bij de drones. Daar had de heer Geurts een vraag over. Hij zei dat de drones van de overheid beter herkenbaar zouden moeten zijn. Overigens vliegen de drones van de ILT nooit recht boven een schip. De ILT neemt de privacy van de schippers echt serieus. Ik heb afgelopen maandag zelf mogen zien hoe dat dan werkt met zo'n drone. Ik kan mij voorstellen dat het aardig is als u dat ook een keer in de praktijk ziet. Wellicht zouden wij dat ook voor de schippers, bedenk ik mij nu, een keer kunnen doen, zodat zij zelf kunnen zien wat je ziet op de beelden van zo'n ILT-drone. Want er is absoluut geen sprake van dat ze naar het privégedeelte van een schip kijken of daar iets van zouden willen zien.

Over de kleurstelling. Ik ben het direct met u eens dat je niet vanaf de kant het logo op die drone gaat spotten. Daar heb je echt wel een verrekijker bij nodig, maar ik denk dat we echt eens goed moeten kijken of je ze in een kleur van een ambulance moet maken, want dat speelt natuurlijk niet alleen bij de drones van de ILT, maar ook bij die van de politie en Rijkswaterstaat. Die zetten ook in toenemende mate drones in voor inspecties, maar ook voor crowdcontrol enzovoort. Dus ik denk dat we in z'n algemeenheid in het dronebeleid even moeten kijken hoe we ervoor zorgen dat de overheidsdrones duidelijk herkenbaar zijn.

Overigens is de kans groter dat de overlast die de binnenvaartschippers ervaren van hobbydronepiloten komt. Ik wil daar ook wel aandacht aan besteden in de opleidingen voor dronevliegers in die zin dat een binnenvaartschip gewoon een woonhuis is, waar ook de privacy in acht genomen moet worden. Ik denk dat het belangrijk is — ik kijk even naar de dg; ik zit het hier ter plekke voor te stellen — dat we hier in de opleidingen van de vliegers aandacht voor gaan vragen. Daarnaast wil ik aan de schippers vragen om het altijd te melden als ze overlast ervaren, want dan kan de politie daar actie op ondernemen en krijgen wij meer zicht op wat voor soort drones dat zijn. Dat is zeker van belang als het gaat om drones die door criminelen worden ingezet voor drugstransporten. Ik denk dat er nog heel wat kan verbeteren. Ik denk dat wij dat in het kader van het dronebeleid ook eens tegen het licht moeten houden.

De heer **Geurts** (CDA):
Het lijkt me goed om in het kader van het dronebeleid naar die kleuren te kijken. Ik mag op mijn privéauto ook geen politie striping voeren; dat zouden we hier ook kunnen organiseren. De wetgeving is er al, maar die vereist misschien een kleine uitbreiding. Als de Minister ons als Kamercommissie zou willen uitnodigen voor een ILT-werkbezoek, dan ga ik in de procedurevergadering proberen daarvoor een meerderheid te krijgen. Als we dat samen met de binnenvaartschippers kunnen doen, dan hebben we gelijk twee in één. We hebben dan gelijk allemaal alle ervaringen op ons netvlies.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou, het lijkt mij een hartstikke leuk idee. Dan kan de ILT het laten zien en dan kunnen de schippers ook van hun kant laten zien hoe zij ertegen aankijken. Dat noemen ze toch een win-winsituatie?



Biobrandstoffen

Commissiedebat over biobrandstoffen
Rudmer Heerema (VVD) Spreekt tijdens het commissiedebat Maritiem over het gesprek dat hij met (o.a.) de ASV heeft gevoerd:

"Ik heb gisteren dan ook kennisgemaakt met de binnenvaartschippers. En boven aan het lijstje met verzoeken die zij me mee wilden geven, stond het bijmengen van FAME. Ik snap heel goed dat de uitstoot minder belastend moet worden, maar dit klinkt als een theoretische oplossing, omdat in de praktijk de uitstoot niet lager wordt. En de nieuwe, schonere motoren kunnen helemaal niet goed tegen deze mengvorm. Dat betekent dat juist de schepen die het minste uitstoten, de grootste kans lopen om stil te komen liggen met een kapotte motor, met alle economische gevolgen van dien. Staat dit op het netvlies van de Minister? En kan ze me geruststellen dat we dat linksom of rechtsom regelen, zodat we deze problematiek zullen voorkomen?"

De heer De Hoop (PvdA):
Doet een duit in het zakje met betrekking tot de aangenomen moties over de bijmengverplichting:
"Dank, voorzitter. De punten over de biobrandstoffen, aangedragen door de VVD en beaamd door het CDA, zijn terecht. We hebben eerder deze maand een debat gehad met de staatssecretaris van IenW over de bijmengverplichting vanaf volgend jaar. Ik vind zelf dat de binnenvaartsector een rol moet hebben bij het vervullen van duurzaamheid in de mobiliteit, maar we moeten de zorgen die daar genoemd worden, zeker serieus nemen. Dus ook van ons de vraag wat de Minister met deze signalen doet. Ook ben ik benieuwd naar de uitvoering van de motie van de heren Alkaya en Bisschop, die in dat debat ook naar voren kwam. Lukt dat wel, ook vanwege de bijmengverplichting vanaf januari 2022"

Minister van Nieuwenhuizen:
Dan heeft de heer Heerema, en volgens mij u allemaal, vragen gesteld over de biobrandstoffen. Biobrandstoffen bieden natuurlijk een goede kans voor de binnenvaart om op korte termijn te verduurzamen. Het eerste schip op waterstof is namelijk in ontwikkeling, maar het gaat echt nog een tijd duren voordat dat er is, laat staan dat je dat kunt opschalen. Het is dus belangrijk om ook op korte termijn stappen te kunnen zetten. Daarom is in het Klimaatakkoord in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ook afgesproken om te komen tot die Richtlijn hernieuwbare energie RED II, voor de liefhebbers onder u. Daarmee kan de binnenvaart dan ook voldoen aan die internationaal geldende reductieverplichting uit de Richtlijn brandstofkwaliteit.

U noemde net al twee moties, de motie-Bisschop en de motie-Alkaya, die zijn ingediend in een debat met collega van Veldhoven, dacht ik. In die moties wordt de regering verzocht nog eens naar die jaarverplichting te kijken, vervolgonderzoek te doen naar het gebruik van die biobrandstof en in gesprek te gaan met de sector over de precieze invulling. Ik ben inmiddels aan de slag gegaan met de uitvoering van die moties, want ik heb natuurlijk het directe contact met deze sector. Ik zal dat uiteraard in nauw overleg met de staatssecretaris doen.

Ik heb afgelopen weken gesprekken gehad met alle sectorpartijen. Je ziet dan dat de zorgen in die sector best groot zijn. Iedereen is van goede wil, men wil graag, maar er zijn toch wel wat angsten over FAME, de biobrandstoffen die bijgemengd moeten worden. Dat werd ook al genoemd. Daar zijn wat ervaringen mee, namelijk dat het leidt tot vervuiling van de motoren. Er is angst voor aantasting van de motoren van binnenuit. Er zijn dus zorgen over de kwaliteit van die biobrandstof. We hebben ook gesprekken met de brandstofhandelaren over de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat het er sprake is van een goede, constante kwaliteit. Er zijn bijvoorbeeld ook veiligheidskwesties naar voren gebracht. Dit zijn allemaal zaken waar je niet direct weet van kunt hebben als je alleen kijkt naar de duurzaamheidsdoelstellingen. Het volgende voorbeeld werd net genoemd. Als je met een binnenvaartschip ineens uit veiligheidsoverwegingen een plotselinge manoeuvre moet uitvoeren, moet je 100% van het vermogen van je motor kunnen gebruiken. Het kan dan niet zo zijn dat je dat volle vermogen van je schip niet meer kunt halen, omdat je een bepaalde bijmenging hebt, want dan krijg je misschien aanvaringen en komen er nog meer sluizen, bruggen enzovoorts in de problemen. Dat willen we absoluut niet.

Haalbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid zijn natuurlijk allemaal aspecten die goed op orde moeten zijn. Dat kan alleen maar als we gezamenlijk met de sector optrekken. Dus we hebben nu met elkaar afgesproken dat we voor die verschillende onderdelen werkgroepen instellen, met ons, ambtelijk en met de sector, om te komen tot een joint factfinding, zodat we het samen over de feiten eens zijn en samen ook tot haalbare praktische oplossingen gaan komen. Ik heb de intentie om daar de Kamer vóór de behandeling van het Besluit energie vervoer over te informeren. Ik weet alleen niet wanneer die behandeling is. Ik hoor dat dat eind van het jaar is. Dit is echt iets wat je wel zorgvuldig moet doen. Er speelt veel, dus ik wil dat ook echt in goed overleg met de sector doen. "Doet u dat nou samen met de branche?" was vooral een vraag van de heer De Hoop. Het antwoord daarop is "ja", want zij zijn van goede wil en we hebben ook echt hun kennis en praktische ervaring nodig.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja. Nog even over die biomassa. De RED II-richtlijn wordt nu gevolgd. Ik denk dat de Minister ook weet, misschien nog wel beter dan wij, dat de RED II-richtlijn in de komende maanden opnieuw wordt vastgesteld. Daarbij is het niet uitgesloten dat juist de biomassa toch een wat andere invulling krijgt. Is het niet verstandiger om daarop te wachten? Misschien neem je nu met de sector een afslag die later weer ongedaan moet worden gemaakt. Het wordt immers steeds duidelijker dat biomassa en ook biobrandstoffen niet als duurzaam geteld zouden kunnen worden. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, we kijken natuurlijk wel aan tegen een datum van 1 januari 2022. Op het risico dat je sommige dingen misschien voor niks doet, is het denk ik toch belangrijk om snel te starten. Maar je moet toch, eens en vooral, echt duidelijk krijgen wat er nou wel en niet kan in die bestaande motoren. Je moet dus duidelijk krijgen welke mogelijkheden er zijn. Ik heb allerlei voorbeelden gehoord van wat er allemaal wel en niet bijgemengd zou kunnen worden. Ik denk dat het belangrijk is dat daar uitsluitsel over komt, omdat er anders gewoon niks van terechtkomt. We hebben namelijk wel de hele keten nodig. Eén groep die ik nog niet heb genoemd en die we wel aan tafel hebben, zijn de verzekeraars. Als een binnenvaartschipper zijn schip niet meer verzekerd krijgt, omdat de verzekeringsmaatschappij zegt "maar als je dat bijmengt in je motor, dan betaal ik niet als je motor in de soep loopt, of als je toch een ongeluk krijgt omdat je geen vol vermogen meer hebt" … Dat zijn allemaal zaken die we uit moeten zoeken. Ook de verzekeringstak denkt hier dus over mee.

Onderhoud Kunstwerken

De heer Geurts (CDA) heeft het stokje van Wytske Postma met verve overgenomen:

Hij vraagt o.a. aandacht voor de economische situatie en het onderhoud van de sluizen.

"….En ook de ernstige situatie rondom achterstallig onderhoud van sluizen en bruggen levert een ernstige situatie op. Ik verwijs maar naar de bevindingen van de Algemene Rekenkamer. Ik heb recent ook al heel wat schriftelijke vragen hierover gesteld. En ik vroeg me eigenlijk af, al weet ik niet of ik dat aan een demissionaire Minister moet vragen, wat nou prioriteit heeft: de aanleg van nieuwe verbindingen of onderhoud van het bestaande? Maar misschien krijg ik daar toch nog iets van een blik op van deze Minister."

Antwoord **Minister van Nieuwenhuizen:**
De heer Geurts heeft nog nadere vragen gesteld naar aanleiding van het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Hij heeft zijn zorgen geuit over de sluizen. We hebben natuurlijk ook nog de problematiek met de bruggen in Noord-Nederland, bijvoorbeeld bij de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Er is dus het nodige te doen. Ik heb u in december voor het laatst geïnformeerd over de aanpak van de instandhouding van de rijksinfrastructuur, waar ook de vaarwegen onder vallen. Die brief heeft uw Kamer geagendeerd voor het commissiedebat MIRT. Ik zou het liefst alle vragen die daarbij horen en die daarmee samenhangen, in dat commissiedebat MIRT met u bespreken, zodat we dat in de volle breedte kunnen doen, want we hebben er echt wel even wat meer tijd voor nodig om de hele problematiek van beheer en onderhoud, ook van de vaarwegen, te bespreken. Ik zou dat dus graag in dat debat doen, als de heer Geurts daarmee instemt.

Reactie ASV
Of het nu bij dit overleg, in het MIRT of bij het overleg over de begroting besproken wordt: iedere schipper voelt in de praktijk de gevolgen van het zwaar verwaarloosde vaarwegstelsel. Slechts 7% van de totale infrastructuurbegroting voor de binnenvaart is gewoon veel te weinig. Het is geen rampspoed die over dit kabinet gekomen is waardoor men gedwongen wordt zich te beperken tot die 7%. Het zijn de keuzes die gemaakt worden. En mooie woorden over modal shift helpen ons niets als de vaarwegen geblokkeerd worden.

Sluis Andel: **"Ze zijn hier al een jaar mee bezig. Zouden gaan beginnen maar de rem is er vanaf boven op gezet, budget is op"**

Ligplaatsbeleid

Ligplaatsproblematiek besproken in commissiedebat

Ook de ligplaatsproblematiek komt ook bij het CDA aan bod. De heer Geurts:

"Dan de ligplaatsproblematiek. Een motie van de SP en mijn oud-collega Postma is daarover ingediend. Wij hebben daar als CDA vaker aandacht voor gevraagd, voor goede en veilige ligplaatsen, en samen met de SP is er vorig jaar gevraagd om in een overleg met de sector duidelijke afspraken te maken. Maar wat heeft de Minister nu eigenlijk gedaan om die motie uit te voeren? Want ik kom in de Kamerbrieven niet verder dan dat er een proef is van drie maanden, en dat die jongstleden 10 april is afgelopen. Kortom, een heel kortbegrensde ligplaatsenproef. Wat gaat het vervolg worden, zo vraag ik de Minister."

Antwoord Minister:
Rijkswaterstaat beheert in Nederland in totaal ongeveer 900 ligplaatsen voor binnenvaartschippers. Schippers kunnen via de website blauwegolfverbindend.nl realtime checken waar nog ligplaatsen vrij zijn. Rijkswaterstaat monitort dat zelf natuurlijk ook nauwlettend. Ons algemene beeld is dat schippers doorgaans wel een ligplaats kunnen vinden, maar dat er soms wel sprake is van intensieve bezetting van een aantal populaire ligplaatsen. Het is vervelend als daardoor krapte ontstaat. Dat is ook de reden geweest waarom Rijkswaterstaat een proef heeft gedaan met langere ligtijden op door de sector aangedragen locaties, waar dat veilig en zonder hinder kan. De maximale ligtijd op die plekken hebben we verlengd van drie keer 24 uur naar maximaal twee tot drie weken. Die proef liep af op 10 april. Er is geconstateerd dat er, op een enkele uitzondering na, weinig gebruikgemaakt is van de mogelijkheid van de volledige twee weken, maar wel dat er langer werd gelegen dan het maximum van drie keer 24 uur. We kijken nu hoe we een beleidsmatige vertaling kunnen maken van de uitkomsten van de proef. Dat doen we in overleg met de sector. Wanneer mensen door familieomstandigheden of whatever ergens langer moeten liggen, kan er altijd contact opgenomen worden. Standaardverlenging naar twee of drie weken lijkt niet echt nodig, maar misschien kan het wel meer dan die drie keer 24 uur worden. Ik kom er bij u op terug, zodra we het overleg met de sector goed afgerond hebben. Zo komen er 70 ligplaatsen bij aan de Beneden-Lek, de Boven-IJssel en de Waal, bij Lobith om precies te zijn. We kijken ook naar extra ligplaatsen bij Sluis Weurt. Als medeoverheden, bijvoorbeeld voor woningbouw, ligplaatsen laten vervallen, verzeker ik u er ook van dat ik hen er altijd op aanspreek dat ze dan eigenlijk wel op een andere locatie zelf weer vervanging moeten regelen. Dat vraagt soms nog enige aandrang.

Reactie ASV per onderdeel van het antwoord van de Minister:

Minister:
Rijkswaterstaat beheert in Nederland in totaal ongeveer 900 ligplaatsen voor binnenvaartschippers. Schippers kunnen via de website blauwegolfverbindend.nl realtime checken waar nog ligplaatsen vrij zijn.

ASV:
Dat is fijn maar echt geen oplossing. Als je tien minuten later komt, kan die ligplaats al weg zijn. Wij gaan liggen waar we moeten zijn, we gaan niet uren varen naar een ligplaats die er dan misschien niet meer is.

Minister:
Rijkswaterstaat monitort dat zelf natuurlijk ook nauwlettend. Ons algemene beeld is dat schippers doorgaans wel een ligplaats kunnen vinden, maar dat er soms wel sprake is van intensieve bezetting van een aantal populaire ligplaatsen. Het is vervelend als daardoor krapte ontstaat. Dat is ook de reden geweest waarom Rijkswaterstaat een proef heeft gedaan met langere ligtijden op door de sector aangedragen locaties, waar dat veilig en zonder hinder kan. De maximale ligtijd op die plekken hebben we verlengd van drie keer 24 uur naar maximaal twee tot drie weken.

ASV:
De Minister vergist zich. In het schrijven van RWS (welke schippers hebben dat gelezen, hoe is nog meer duidelijk gemaakt dat men langer mocht blijven liggen?) staat overduidelijk maximaal 2 weken (met veel uitroeptekens). Bovendien, als je de folder van het Ministerie leest, zie je dat het langer liggen bedoeld is voor bijzondere omstandigheden zoals corona waardoor men GEEN WERK heeft. Dat staat er specifiek. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de link naar corona, die in de motie is gelegd, maar dat wil nog niet zeggen dat er dus verder geen ligplaatsprobleem zou zijn. Dat is niet duidelijk gemaakt in het CD. Men deed net of deze proef heel algemeen was bedoeld.
De letterlijke tekst:
In bijzondere omstandigheden (zoals bijvoorbeeld Corona) kan het voorkomen dat een schip langer moet wachten op lading. Om het telkens verplaatsen na verstrijking van de maximale ligtijd te voorkomen, is een aantal plekken geselecteerd waar, gedurende een proefperiode van 10 januari-10 april, schippers langer dan de maximale ligtijd kunnen liggen.
De geselecteerde plekken zijn mede bepaald op aangeven van de schippers zelf. Om te voorkomen dat het schip heel lang blijft liggen is er per plek een maximum bepaald van TWEE WEKEN!

Minister:
Die proef liep af op 10 april. Er is geconstateerd dat er, op een enkele uitzondering na, weinig gebruikgemaakt is van de mogelijkheid van de volledige twee we-

ken, maar wel dat er langer werd gelegen dan het maximum van drie keer 24 uur. We kijken nu hoe we een beleidsmatige vertaling kunnen maken van de uitkomsten van de proef.

ASV:
Er is “geconstateerd”.??

Minister:
Dat doen we in overleg met de sector.

ASV:
Dat overleg daar wachten we nu dus al 2 maanden op. Ondertussen is de proef wel gestopt.

Minister:
Wanneer mensen door familieomstandigheden of whatever ergens langer moeten liggen, kan er altijd contact opgenomen worden.

ASV:
Dat kan best, alleen zie hier het antwoord dat we eerder kregen en zo ervaren de schippers de werkwijze ook. Zie ook het antwoord van de woordvoerder RWS tijdens een televisie-uitzending van Hart van Nederland. Men moet maar bij een privé-terrein vragen.

TBV AO Maritiem 28 november 2019 betreft Kamerstuk 31 409, nr. 256 Brief van de Minister
Ligduur en voorzieningen bij ligplaatsen
De Minister schreef: “Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik uw Kamer toegezegd voor het AO Maritiem van 6 november aanstaande terug te komen op vragen over de ligduur bij rijksligplaatsen. Deze ligplaatsen zijn bedoeld om schippers in staat te stellen te voldoen aan de regelgeving voor vaar- en rusttijden en om de veiligheid van de vaarwegen te vergroten. De overnachtingsplaatsen zijn bedoeld voor de actieve vaart en hebben daarom een maximale ligtijd van 3 x 24 uur. Door de beperkte ligduur kunnen meer schepen van deze plaatsen gebruik maken. Als schippers langer een ligplaats willen gebruiken vanwege sociale verplichtingen, vakantie of anderszins, **dan kunnen ze daarvoor een gemeentelijke haven met afdoende faciliteiten benutten.”**

Minister:
Standaardverlenging naar twee of drie weken lijkt niet echt nodig, maar misschien kan het wel meer dan die drie keer 24 uur worden.

ASV:
Het Ministerie vindt dat dit nog niet naar buiten gebracht zou mogen worden, want er is nog niet geëvalueerd, maar de Minister neemt al een voorschot op de uitkomst!

Minister:
Ik kom er bij u op terug, zodra we het overleg met de sector goed afgerond hebben.

ASV
Wij vragen ons af wanneer we dan gaan afronden als we nog niet eens begonnen zijn. Wij hebben er al diverse malen om gevraagd.

Minister:
Zo komen er 70 ligplaatsen bij aan de Beneden-Lek, de Boven-IJssel en de Waal, bij Lobith om precies te zijn. We kijken ook naar extra ligplaatsen bij Sluis Weurt.

ASV:
Dan zou er misschien ook opgenoemd moeten worden wat er constant aan ligplaatsen verdwijnt.

Minister:
Als medeoverheden, bijvoorbeeld voor woningbouw, ligplaatsen laten vervallen, verzeker ik u er ook van dat ik hen er altijd op aanspreek dat ze dan eigenlijk !!!! wel op een andere locatie zelf weer vervanging moeten regelen. Dat vraagt soms nog enige aandrang.

Markttransparantie

Minister van Nieuwenhuizen over markttransparantie tijdens het commissiedebat:

De heer **Geurts (CDA)** vroeg tijdens het commissiedebat naar ideeën voor een meer transparante binnenvaartmarkt.

“De coronacrisis heeft ook laten zien dat de economische situatie in de binnenvaart niet rooskleurig is. De schipper en zijn familie zijn totaal afhankelijk geworden van de bevrachter en de verlader. Dat komt niet alleen door corona, maar dat is het systeem blijkbaar. En ondanks de hulp die het kabinet geeft, heeft de CDA-fractie grote zorgen of de binnenvaart alle wensen rondom vergroening en innovatie wel kan gaan waarmaken. Ondanks de goede inzet van het kabinet — want dat wil ik benadrukken — om vervoer over het water te stimuleren, is de praktijk weerbarstiger. De vragen die ik daarbij heb, zijn de volgende. Wat heeft de Minister voor ideeën rondom een transparantere markt?”

ASV: Helaas horen we van de Minister het inmiddels 20 jaar oude riedeltje, wat ons niet verder helpt en dat in strijd is met bijvoorbeeld het rapport markt en marktwerking.

Minister van Nieuwenhuizen zegt daarover:
“Het ontbreken van transparantie doet zich hoofdzakelijk voor bij de spotmarkt voor droge bulklading. Dat is natuurlijk een kleiner deel van de markt. Daarbij is ook sprake van een verstoord evenwicht van vraag en aanbod, omdat we zien dat er aan de aanbodkant, dus bij de binnenvaartondernemers zelf, veel versnippering is. Dat verzwakt natuurlijk de marktmacht en dus ook de onderhandelingspositie van diezelfde binnenvaartschippers ten opzichte van hun opdrachtgevers. Hier zijn in het verleden ook wel studies naar gedaan en dan zie je eigenlijk altijd dat “meer samenwerken” er als advies uitkomt. Dat doen veel ondernemers ook. Intussen zijn er al diverse voorbeelden van dat soort samenwerkingsverbanden. Ik noem u de Coöperatie Europese Logistieke Vervoerders, oftewel de ELV, de NPRC of de PTC en er zijn meer voorbeelden van. Daarnaast zijn er ook digitale platforms in opkomst waarbij vraag en aanbod bij elkaar komen zonder tussenkomst van een derde partij. Dat is natuurlijk ook een interessante ontwikkeling. Wij volgen dat vanuit het ministerie nauwgezet.”

Reactie ASV
Wij wijzen de Minister erop dat in het overleg “toekomst binnenvaart” de aanwezige schippers, ook degenen aangesloten bij samenwerkingsverbanden als ELV en NPRC, zich uitgesproken hebben tegen het constant benoemen van “samenwerken” als oplossing, omdat in de praktijk die samenwerking nergens toe mag leiden. In ieder geval niet naar een betere positie van de schipper (zie de EUBO o.a.). De door de Minister genoemde samenwerkingsverbanden bestaan al tientallen jaren. Waren zij zo succesvol als de Minister suggereert, dan hadden ze wel veel meer leden. Wij zijn geen dief van onze eigen portemonnee tenslotte.

CCR

Werkgroep beroepskwalificaties CCR (ETF)

- verplichte periodieke opleiding
- Vraagtekens bij automatisering binnenvaart

ETF stelt dat de gehele Europese binnenvaartgemeenschap baat zou hebben bij een uitgebreide en versterkte capaciteit van CESNI, zowel wat de operationele functies en bevoegdheden als wat de financiële steun van de EC betreft.

Verplichte periodieke opleiding
De afdeling 'binnenvaart' van de ETF heeft vastgesteld dat in het nieuwe meerjarige werkprogramma van CESNI bijscholing zou moeten worden opgenomen in het kader van "een leven lang leren", uitmondend in verplichte periodieke opleiding in de binnenvaartsector.

Personeelsproblemen en (geautomatiseerde) oplossingen?
Er wordt gewezen op het nijpend personeelstekort (in de Rijn- en de Donauregio). Nieuwe technologieën worden getest, proefprojecten opgezet, veelal gericht op geautomatiseerd varen, van het op afstand bestuurd varen tot volledig geautomatiseerde schepen.

De sector evolueert en verandert snel; de automatiseringsniveaus zijn vastgesteld en liggen opnieuw op tafel voor verdere analyse en verfijning, aangezien zij rechtstreeks van invloed zullen zijn op de samenstelling van de bemanning aan boord van de schepen.

Automatisering en digitalisering kans en bedreiging tegelijk
Nu de technologie zich in haar eigen tempo ontwikkelt en er een duidelijke vraag is naar meer geautomatiseerde/geïntegreerde diensten, beseft iedereen in de sector dat dit gevolgen zal hebben voor de werkgelegenheid. Automatisering en digitalisering zouden het voornoemde personeelstekort immers gedeeltelijk kunnen opvangen.

Men stelt wel dat het belangrijkste probleem dat bijzondere aandacht en oplossingen verdient, de algemene aantrekkelijkheid van de sector is: Een binnenvaartsector die resoluut kiest voor automatisering en digitalisering, op afstand bestuurd varen en volledig geautomatiseerde schepen, zou wel eens een tegengestelde reactie kunnen teweegbrengen, aangezien de personen die momenteel nog in de sector zijn tewerkgesteld, bang zullen zijn om hun baan te verliezen en nieuwkomers door dit enthousiasme voor technologie zouden kunnen worden ontmoedigd.

Een volwaardig - kwalitatief hoogstaand - beheer van de menselijke vaardigheden en competenties is volgens ETF de enige manier om ervoor te zorgen dat bemanningsleden hun loopbaan in de binnenvaartsector voortzetten en dat nieuwe, jonge werknemers in deze snel veranderende sector aan de slag gaan.

Biobrandstof

Controle op biobrandstoffen

Landen slaan handen ineen voor beter toezicht op inzet van biobrandstof
Vijf Europese lidstaten gaan samen aan de slag voor beter toezicht op de inzet van biobrandstof. Nu de sector groeit is dat noodzakelijk om de duurzaamheid van biobrandstof te borgen. Een coalitie van België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland constateert dat Europese samenwerking daarvoor nodig is. De landen roepen eurocommissarissen Frans Timmermans en Kadri Simson daarom vandaag op snel werk te maken van beter toezicht en handhaving op Europees niveau.

Betere handhaving
Europa heeft ambitieuze klimaatdoelstellingen. Zo moet al het vervoer in 2050 vrij van uitlaatgassen zijn. Biobrandstoffen zijn voorlopig nog nodig om onze klimaatafspraken na te komen en de omslag naar volledig emissieloos zwaar wegvervoer, binnenvaart, luchtvaart, zeevaart en personenvervoer te kunnen maken. Voorwaarde is wel dat de duurzaamheid gegarandeerd is. Daar is naast privaat toezicht ook goed publiek toezicht voor nodig. De productieketen van biobrandstof is internationaal, dus moet het toezicht daarop ingericht zijn. Eerder werd grensoverschrijdende fraude opgespoord vanuit Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk.

De coalitie bestaat uit vijf landen waarin samen het merendeel van de Europese biobrandstof wordt geproduceerd. De totstandkoming ervan is een initiatief van Nederland.

Staatssecretaris Van Veldhoven: “De markt groeit, dus moet het toezicht meegroeien. Zo garanderen we de duurzaamheid van de biobrandstoffen die we inzetten. En dat is belangrijk. Niet alleen voor het klimaat, maar ook voor de investeringszekerheid van bedrijven in de sector. We slaan nu de handen ineen, want we kunnen dit niet zonder Europese samenwerking.”

Stevigere wetgeving en meer ambitie
De vijf landen roepen Timmermans en Simson op om Europese wetgeving aan te passen, zodat de lidstaten een stevigere basis hebben om privaat én publiek toezicht op de biobrandstofketen te verbeteren en dat overal hetzelfde gebeurt. Ook roepen zij op tot meer ambitie bij de huidige ontwikkeling van een Europese database om zoveel mogelijk transparantie in de keten te realiseren. Daarmee is de betrouwbaarheid van duurzaamheidsclaims eenvoudig te controleren.

De productieketen van biobrandstof is verspreid over verschillende landen. Landen wisselen daarom ook onderling signalen en werkwijzen uit. Ook kunnen zij op nationaal niveau stappen zetten om fraude te voorkomen. In Nederland stemt de Tweede Kamer vandaag over een wetsvoorstel van staatssecretaris Van Veldhoven om nationaal publiek toezicht te versterken.

Reactie op de brandbrief

Op 30 april 2021 ontving de ASV een brief van MVO -de ketenorganisatie voor oliën en vetten en Nederlandse Vereniging Duurzame Biobrandstoffen. Zij bleken het niet eens te zijn met de zienswijze van ASV en EOC.

Hieronder vindt u ons antwoord op de brief

Geachte
Wij bedanken u voor uw brief van 30 april 2021 en de toelichtingen daarin. Uiteraard houden we in het achterhoofd dat u optreedt als vertegenwoordiger van de ketenorganisatie voor oliën en vetten respectievelijk de biobrandstofproducenten.
U leest hieronder onze reactie op de diverse stellingen in uw brief.

1. Momenteel wordt minerale diesel met maximaal 7% FAME verkocht voor alle dieselmotoren in Nederland en de EU. Zowel personenauto’s als vrachtwagens rijden al decennialang probleemloos op dit type brandstof.

Dat probleemloos met FAME wordt gereden is naar onze overtuiging niet juist. Ook vrachtwagens moeten veel vaker filters vervangen, omdat het toerental terugloopt door verstopte filters. Ook bij het boerenbedrijf zijn problemen met de brandstof in bijvoorbeeld tractoren, zeker in de winter en wanneer de tractor lang heeft stilgestaan.

Bovendien is het zo dat wat in de ene sector een klein probleem is - bij vrachtwagens: inhouden motor, eventueel stil komen te staan - voor de andere sector een levensgevaarlijk probleem kan opleveren. Anders dan vrachtwagens kunnen binnenvaartschepen niet zomaar even langs de kant van de weg gaan staan.

Maar er zijn meer verschillen. Een schip tankt ongeveer eens in de 5 weken en moet een grotere reserve aanhouden dan een vrachtwagen. Schepen kunnen niet altijd en overal tanken/bunkeren. Bovendien is de huid van de tank op een binnenvaartschip onderhevig aan grote temperatuurverschillen: de tank staat in de machinekamer, waar het rond de 40 graden is, terwijl de buitenkant van de huid van de tank weer in rechtstreeks contact staat met het buitenboordwater waarvan de temperatuur schommelt tussen 0 en 20 graden.

Tot slot is de houdbaarheid van FAME beperkt. Een schipper kan niet vaststellen hoe lang de brandstof voorafgaand aan bunkering opgeslagen is geweest. De houdbaarheid aan boord wordt vele male korter dan met de huidige brandstof, hetgeen grote gevolgen kan hebben in de tank bij een schip, de groei van bacteriën en ontmenging van de brandstof.

2.Op basis van gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en monsteranalyse door NOVE bestond volgens TNO circa 20% van de aanvoer aan de binnenvaart uit biobrandstofmengsels variërend tussen 5% en 7% FAME.

Bij navraag worden deze cijfers tegengesproken door de bunkerstations.

3. De verkochte diesel is een mengsel van partijen minerale diesel, biodiesel en additieven. De kwaliteit van de brandstof hangt af van de eigenschappen van alle afzonderlijke componenten. Alle

diesel voor de binnenvaart dient te voldoen aan de EN590 dieselnorm die maximaal 7% FAME toelaat die voldoet aan de EN14214 norm. En dit is al een aantal jaren het geval.
De originele (zuivere) diesel verbrandt het beste zonder vervuiling (lees: bijmenging). De toevoegingen hebben allemaal een andere verbrandingstemperatuur en tijd. Ook de toevoegingen van dierlijk vet zorgen voor vervuiling in de motor, hetgeen eenvoudig te zien is in de uitlaat (je ziet het vet zitten).

Door het toevoegen van dierlijk vet wordt ook de revisie-interval sterk verkort. Dat komt omdat de zuigerveren gaan vastzitten, wat leidt tot extra slijtage in de voering en waardoor een zuigervreter ontstaat (ring-shrinking, bekend uit de zeevaart).
U refereert aan de eisen EN590 en EN14214. Daar staan geen specificaties in opgenomen over de gevoeligheid voor filterverstoppingen. En de specificaties waar de brandstof aan moet voldoen zijn veel te ruim.

De toevoegde additieven zijn niet goed voor mens en milieu, omdat ze kankerverwekkend zijn. De additieven tasten bovendien het nabehandelingssysteem aan, die juist voor een schonere uitstoot moeten zorgen.

Tot slot is putcorrosie in stalen brandstoftanks vanaf 2007 (invoering van bijmenging van biodiesel) sterk toegenomen. Wij verwijzen naar deze passage uit het rapport van onderzoek Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB):

Uit het statistisch onderzoek is gebleken dat er sinds de invoering van biodiesel (2007) versnelde aantasting optreedt in genoemde tanks. Hoofdoorzaak hiervan is zeer waarschijnlijk dat door het bijmengen van biodiesel aan fossiele diesel de brandstofsamenstelling in de tanks dermate is gewijzigd dat er microbiologische beïnvloede corrosie (MIC) optreedt, met als gevolg een versnelde aantasting van de tank in de vorm van putcorrosie.

4. Bacteriegroei kan voorkomen in alle brandstoffen, inclusief fossiele brandstoffen. Brandstofleveranciers zorgen voor goede handleidingen om problemen te voorkomen. De good house keeping instructies van de brandstofleverancier moeten worden opgevolgd voor de beste motorprestaties.
Voor alle duidelijkheid: schippers krijgen geen instructies bij het bunkeren voor wat zij allemaal voor extra's moeten doen. Niet heel gek, want dat gebeurt bij een wegtankstation ook niet.
Los hiervan is "good housekeeping" een misleidende term, omdat het eisen stelt aan schippers die niet kunnen worden uitgevoerd, zoals "constant de zuigers in de gaten houden". Als er vervuilde brandstof in de tank zit, kan er van het een op het andere moment iets gebeuren (met filters en leidingen); daar is geen "good housekeeping" tegenop gewassen. Verder begrijpen we dat een schipper niet te lang de gasolie in de tank mag laten zitten – maar daar kun je als schipper lang niet altijd iets aan doen, en als je er al iets aan kunt doen: wat doe je dan met die gasolie? Ook moet de brandstof kennelijk op een bepaalde temperatuur worden gehouden – ook dat is lang niet altijd mogelijk en het vereist bovendien weer extra investeringen. Zo zijn er nog een berg andere bezwaren te noemen tegen de "good housekeeping instructies".

5. Als zich toch brandstoffilterproblemen voordoen, leidt dit niet automatisch tot motorstoring en zijn ze snel op te lossen. Filtersystemen zijn uitgerust met sensoren die filterproblemen signaleren waardoor de bemanning ruim de tijd heeft om de juiste maatregelen te nemen.
Hier lijkt zich te wreken dat u beiden niet afkomstig bent uit de binnenvaartpraktijk.
De schepen die sensoren hebben, kunnen wellicht op tijd ingrijpen. Maar niemand zit te wachten op rinkelende alarmbellen. De brandstof behoort van deugdelijke kwaliteit te zijn, zonder brandstoffilterproblemen. Dat er tijd genoeg is om in te grijpen, is een te gemakkelijke aanname. De ervaring leert dat een filter plots kan dichtslaan. En veel vaargebieden en weersomstandigheden laten het gewoon niet toe dat filters kapotslaan of dat de motor stilvalt. Een schip is nu eenmaal geen vrachtwagen.

Tot slot zijn veel schepen niet met een sensor uitgerust. Die zijn tot op heden ook niet nodig gebleken, omdat we konden vertrouwen op de brandstof.

6. In december 2020 is het meldpunt binnenvaart (www.meldpunt-binnenvaart.nl) opgericht. Dit project is een samenwerking van CBRB, Koninklijke BLN-Schuttevear, IVR, NOVE en VOS. Tot op heden hebben we niet vernomen dat FAME aantoonbaar een probleem veroorzaakte. Als er wetenschappelijk bewijs is dat FAME de oorzaak is van een specifiek probleem is onze sector bereid om mee te werken om dit op te lossen.

ASV weet niet beter dan dat bij het meldpunt zeker 15 meldingen zijn gedaan (zie in dit verband ook de uitspraak van de heer Arntz bij Studio Schuttevaer). En dat is gerekend buiten de meldingen die rechtstreeks ingediend zijn bij ASV. Bovendien: in de praktijk blijkt dat veel schippers de problemen met de brandstof niet melden. Het gaat in werkelijkheid dus om veel meer dan 15 probleemgevallen.
Wij ervaren het als problematisch dat pas bij 'wetenschappelijk bewijs' bereidheid bestaat om in actie te komen. Dat is een soort omgekeerde bewijslast. Er bestaat vanuit verschillende hoeken in de markt gefundeerde weerstand tegen het gebruik van FAME. Voor zover u deze video's nog niet heeft gezien, raden wij u aan de afleveringen van Studio Schuttevaer over FAME te bekijken. Het is zeer aannemelijk dat FAME problemen geeft. Wat ASV betreft nemen we de signalen uit het veld serieus en moet worden aangetoond dat FAME wèl deugt alvorens het gebruik ervan verplicht te stellen.

Sowieso vraagt ASV zich af waar we nu eigenlijk mee bezig zijn? Het doel van bijmenging met FAME is ontlasting van het milieu. Maar in de praktijk is aangetoond dat door toevoeging van FAME de stikstofuitstoot toeneemt, het brandstofverbruik stijgt (en dus de CO_2 uitstoot) en de uitstoot van fijnstof stijgt. Dat is gemeten aan de pijp op varende schepen en optisch te zien als je in de uitlaat kijkt.

CO_2-reductiepotentieel
7. De opmerking over de duurzaamheid van FAME is verrassend in de context van het artikel, vooral omdat de scheepvaart algemeen bekend staat als meest CO_2-efficiënte transportwijze. Ook worden de broeikasgasemissies van al het transport van grondstoffen meegenomen in alle broeikasgasberekeningen en gerapporteerd op duurzaamheidsdocumenten voor biobrandstoffen. De broeikasgasintensiteit van FAME en HVO is doorgaans 60 - 90% lager dan fossiele diesel.
Dit laatste is in hoge mate een papieren werkelijkheid - een fictie -, gestoeld op een afspraak: 1% toevoeging = 2% reductie. Van een daadwerkelijke reductie is bij het gebruik van FAME naar onze overtuiging geen sprake (zie voorgaande uitleg). En zolang er handel is in certificaten, is de kans op malafide praktijken aanwezig.

Het is overigens niet voor niets dat een land als Duitsland geen FAME wil. Duitsland ziet in dat het geen echte reductie oplevert. Als ASV vinden we het moeilijk te begrijpen dat schippers aan de ene kant worden gedwongen een gloednieuwe Eurostage 5 motor te plaatsen, terwijl diezelfde motor aan de andere kant wordt vervuild met FAME, wat in wezen bestaat uit afvalproducten.

8. Door de Verklaring van Mannheim op 17 oktober 2018 te ondertekenen, hebben de bevoegde ministers van de binnenvaart van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR - Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland) zich bereid verklaard om de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050 tot vrijwel zero-emissie terug te brengen.

Laat duidelijk zijn: ASV onderschrijft de noodzaak om tot vergroening in de binnenvaart te komen. Het doel van een emissievrije binnenvaart is vooral te bereiken door fundamentele veranderingen in de voortstuwingstechnologie. Dáár moet op worden ingezet. Niet op halfslachtige 'oplossingen' zoals FAME, die bovendien meer kwaad dan goed doen voor onze schepen.

9a. Bovendien is op 11 juni 2019 de Green Deal Maritiem, Binnenvaart en Havens getekend. Met het akkoord engageerde de binnenvaartsector zich om de CO2-uitstoot in 2024 met 20% te verminderen. Naleving kan de kosten verhogen.

Deze uitspraak behoeft nuance. ASV is de enige organisatie die specifiek opkomt voor de belangen van de binnenvaartschippers, zonder enig ander (strijdig) belang te vertegenwoordigen. ASV zat namens deze schippers aan tafel bij de onderhandelingen rondom de Green Deal, maar heeft om diverse redenen niet getekend. Het is dus niet juist dat "de binnenvaartsector" zich heeft gecommitteerd. De ondertekenaars zijn voornamelijk bedrijven en instellingen die weliswaar indirect aan de binnenvaart werken, maar die niet zelf de afspraken hoeven uit te voeren. Dat is een heel andere positie.

Daar komt bij dat in de Green Deal niet over FAME wordt gesproken. Er wordt gesproken over hernieuwbare energiedragers. Dus niemand - ook niet de partijen die de Green Deal wel hebben ondertekend - heeft zich gecommitteerd aan FAME.

9b. Het niet beteugelen van klimaatverandering kan zelfs meer kosten als rivieren bijvoorbeeld onbevaarbaar worden als gevolg van extreme weersomstandigheden. Ook hier past een belangrijke nuance, namelijk dat ook beleidsmatige keuzes tot slechter bevaarbare rivieren leiden. Zo zijn rivieren rechtgetrokken, bochten verwijderd, onderwaterkribben gelegd, zodat - tegen de natuur in - in de binnenbocht nu meer stroom loopt dan in de buitenbocht. Dit was een wens van de staalindustrie in Duitsland, om grotere duwconvooien te laten varen voor nog lagere tarieven wat heeft geresulteerd in het feit dat de rivier sneller leegloopt. Dit argument is niet van toepassing op de problematiek van FAME.
10. We begrijpen dat de timing van de acties van verschillende lidstaten kan leiden tot een tijdelijk ongelijk speelveld. Daarom benaderen we Duitse en Belgische brancheorganisaties op het gebied van biobrandstoffen om hun regeringen te herinneren aan de verklaring van Mannheim en te verzoeken dienovereenkomstig te handelen. U kunt ook contact opnemen met uw zusterverenigingen om hetzelfde te doen, aangezien men in de betreffende landen ook bezig is met de implementatie van de REDII.

In het Verdrag van Mannheim staat niets over FAME. Bovendien is het zo dat de CCR zich heeft uitgesproken tegen het gebruik van dierlijke vetten en dergelijke in biobrandstoffen. De CCR (waarbij de Rijnoeverstaten zijn aangesloten) stelt regels op die gebaseerd zijn op veiligheid en milieu aangaande de binnenvaart over de Rijn. Dat Nederland de opvattingen van de CCR naast zich neerlegt, geeft te denken. Het moge niet verrassen dat wij aan uw oproep om onze zusterverenigingen aan te sporen tot het gebruik van FAME, geen gehoor zullen geven.

De ASV verwacht van de overheid en van bunkerleveranciers inspanningen om een schoon milieu te realiseren, maar ook om zich daarbij rekenschap te geven van de financiële impact van maatregelen en van de veiligheidsrisico's. Deze aspecten zijn minstens zo belangrijk.

Schippers willen vergroenen, maar wel op een duurzame manier die écht impact maakt.

Uitleg werking FAME

Haperende motor door bio-aandeel in brandstof ook in het boerenbedrijf

Al in maart 2020 verscheen er een artikel op de site van LTO omdat bleek dat in de daaraan voorafgaande winter veel gebruikers werden geconfronteerd met een inhoudende motor of een trekker die er spontaan mee stopte. Een verstopt filter bleek vaak de oorzaak.

Haperende motor door bio-aandeel in de brandstof (uit 'Trekker' 2020-3)

Haperende motor door bio-aandeel in brandstof Afgelopen winter werden veel gebruikers geconfronteerd met een inhoudende motor of een trekker die er s...

Branche-organisatie voor loonwerkers Cumela heeft daarop een enquête gehouden onder haar leden, waaruit bleek dat twee derde van de deelnemers problemen had met verstopte filters.

Volgens deze branche-organisatie werd dit probleem in veel gevallen veroorzaakt door een verschijnsel dat lijkt op vlokken in de dieselolie, het aandeel biodiesel bleek de veroorzaker.

Want waar normale diesel volgens de EN590-dieselnorm maximaal 7% – de zogenoemde B7-diesel – aan bijgemengde bio-component mag bevatten, is de bijmengverplichting is de afgelopen jaren omhooggegaan.

Bij temperaturen vlak boven nul zakten bestanddelen uit biodiesel naar de bodem van de dieseltank. Tijdens het tanken gaat dit mee de trekker in, waar het een verstopping van het brandstoffilter veroorzaakte.

Algengroei bij biodiesel
Ook deze brancheorganisatie refereerde aan het feit dat men weet dat er soms problemen zijn bij biodiesel met bacteriën, ook wel algengroei genoemd, die de filter kunnen verstoppen.

De algen gedijen juist goed bij hoge temperaturen, dit probleem kan dus in de zomer optreden.

De reden dat er ook in de winter problemen ontstaan is gelegen in het feit dat de bijmengverplichting biodiesel strenger werd.

Vroeger mochten de dieselleveranciers in de zomer maximaal bijmengen om vervolgens in de winter minder tot niets bij te mengen. Echter, nu zijn diezelfde leveranciers verplicht om zowel 's zomers als 's winters maximaal bij te mengen om aan de verplichting te voldoen. Hierdoor nemen de problemen toe.

FAME
De biobrandstof die wordt bijgemengd, is FAME (Fatty Acid Methyl Ester). Zodra de temperatuur zakt tot een paar graden boven nul, kristalliseren de monoglyceriden in de FAME uit. Dit vormt een witte substantie die het brandstoffilter verstopt.
Deze zogeheten monoglyceriden bederven snel en kleuren dan zwart. In tegenstelling tot vlokken in de diesel, heft dit probleem zich bij het stijgen van de temperatuur niet meer op. De substantie blijft onderin de tank liggen en komt uiteindelijk in het filter terecht.

Aandeel biodiesel telt dubbel
Normale diesel mag volgens de EN590-norm maximaal 7% FAME bevatten. De bijmengverplichting van de overheid is de afgelopen jaren echter gestegen tot 16,4% in 2020.

Hoe kan dat? Deze bijmengverplichting is een boekhoudkundig getal, om gebruik van de juiste soorten FAME te bevorderen.

FAME van de eerste generatie is afkomstig uit de voedselketen, wat maatschappelijk niet wenselijk is.

FAME van de tweede generatie wordt gemaakt van afvalstoffen en is daarmee minder belastend. Om het gebruik hiervan te bevorderen mag een brandstofleverancier dit percentage boekhoudkundig verdubbelen.

Dan komen brandstofleveranciers, bij gebruik van uitsluitend FAME van de tweede generatie, op maximaal 14%. De laatste procenten worden via certificaten bijgekocht.

Kwaliteitsverschil van bijmengen
Het bijmengen gebeurt door de brandstofleverancier. Groothandelaren die zelf kunnen bijmengen (op de opslagdepots) kopen B0-diesel (zonder bio-component) op de raffinaderijen, en mengen zelf de FAME bij in de brandstof.

Daar zat ook het grote verschil bij het boerenbedrijf de vorige winter: Sommige merken kozen als FAME voor de goedkope, maar minder wintervaste ucome (used cooking oil). De betere aanbieders kozen op tijd voor een duurdere, maar wintervaste FAME.

Alternatief voor FAME
FAME is de goedkoopste manier om aan de bijmengverplichting te voldoen, het mag echter ook met HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Daarmee worden genoemde problemen voorkomen, maar het is duurder.
Maar let op, HVO kan gemengd worden met B0, maar er zijn ook leveranciers die HVO mengen met B7. Dan schiet je qua wintervastheid nog niks op.

Voldoet aan de norm EN590-norm
In de EN590-norm voor diesel zijn geen specificaties opgenomen over de gevoeligheid voor filterverstoppingen. Er wordt dus netjes volgens de norm geleverd, en bij problemen kun je geen verhaal halen. Duidelijk is dat de EN590-norm momenteel tekortschiet.

Wil je veilig zitten, bunker dan GTL (Gas-to-Liquid, een synthetische diesel die vrijwel geen aromaten en zwavel bevat) of (een mengsel met) HVO als dat mogelijk is/zou zijn.

Ter voorbereiding Algemeen Overleg betreffende FAME

FAME en de politiek

(gestuurd aan de commissieleden Infrastructuur en Waterstaat ter voorbereiding van het Algemeen Overleg Maritiem van 2 juni)

Meest urgent: Fame: (levens)gevaarlijk!
Na diverse schriftelijke stukken hierover waarbij de Algemeene Schippers Vereeniging het ministerie heeft gewaarschuwd, hebben wij op 26 januari jl. in een overleg met het ministerie onze zorg uitgesproken over de gedwongen bijmenging van FAME (Used Cooking Oil). Maar daarna is het stil gebleven.
Ondertussen merken wij in overleggen met politici en overheidsorganen dat men niet weet wat hen boven het hoofd hangt. Niet alleen weet men kennelijk niet van de bijmenging maar zeker niet van de mogelijke gevolgen. Ondertussen zijn er praktijkervaringen die aantonen dat FAME schadelijk is voor het milieu en voor (levens)gevaarlijke situaties zorgt.
De naar het Ministerie gestuurde informatie is door schippers verzameld middels deskresearch (opvragen van gegevens, rapporten, onderzoeken) aangevuld met ervaringen opgedaan omtrent varen met FAME. De ervaringen behelzen gevallen als stilvallende motoren en schade aan motoren en bovendien aantoonbaar meer uitstoot (waar dit toch een milieumaatregel heet te zijn). Maar men lijkt vooralsnog geen haast te hebben om te keren op de ingeslagen weg.

Wij sturen u hierbij enkele stukken aangaande FAME

- Een brandbrief gericht aan Staatssecretaris van Veldhoven over de enorme consequenties die voortkomen uit de verplichte toevoeging van FAME in de brandstof bij de binnenvaart vanaf begin 2022. Deze brandbrief heeft de schippersvereniging ASV samen met scheepsverzekering EOC o.a. al eerder aan de Vaste Kamercommissie I&W gestuurd (en vele anderen).
- Naar aanleiding van die brandbrief heeft Minister van Nieuwenhuizen de ASV en EOC uitgenodigd voor een gesprek op 26 mei. Daaraan voorafgaande heeft de ASV een aantal vragen aan de minister gestuurd. (zie bijlage)

Geachte Minister,
Op 26 mei a.s. om 17:30 uur zijn wij namens Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) uitgenodigd voor een gesprek met u en met EOC Scheepsverzekeringen (EOC) over de bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen (waaronder FAME) in de binnenvaart. Wij danken u dat wij de gelegenheid krijgen om dit belangrijke thema met u te bespreken.
Aanleiding voor het gesprek vormt een brandbrief van ASV over FAME. Daarop hebben de MVO (ketenorganisatie voor oliën en vetten) en NVDB (Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen) schriftelijk gereageerd en naar aanleiding daarvan heeft ASV inmiddels een antwoordbrief gestuurd. De brieven zijn wat ons betreft informatief, reden waarom u beide brieven hierbij aantreft.
Verder lijkt het ons ter voorbereiding van het gesprek nuttig om u op voorhand te voorzien van een aantal onderwerpen waarover we graag met u van gedachten wisselen:

1. In de markt bestaat vanuit verschillende invalshoeken een breed gedragen zorg over het gebruik van FAME. Zo wijzen deskundigen op de serieuze (veiligheids)risico's. Daarvan zijn ook voorbeelden bekend.
   - Wat maakt dat Nederland in weerwil van deze signalen de bijmengverplichting in de binnenvaart doorzet, terwijl binnen de vervoersector de binnenvaart en visserij slechts voor 2 à 3 % verantwoordelijk zijn voor CO2-uitstoot?
   - Waarom kiest Nederland niet voor alternatieve manieren om de reductiedoelstellingen te behalen, bijvoorbeeld door in te zetten op het schonere GTL of door serieus werk te maken van een modal shift van het wegvervoer naar vervoer over water?
2. De Richtlijn RED-II laat in beginsel aan lidstaten ruimte invulling te geven aan de reductiedoelstellingen. Expliciete voorschriften voor de binnenvaart ontbreken. De ons omringende landen kiezen uitdrukkelijk niet voor dit type bijmengverplichting voor de binnenvaart. De CCR - niet de minste - heeft zich uitgesproken tegen FAME.
   - Waarom opereert Nederland op dit punt alleen? De binnenvaart opereert voor een groot deel internationaal en de binnenvaartregels worden doorgaans transnationaal vastgesteld.
3. Een ander zorgpunt is de fraudegevoeligheid van FAME. Omdat de kwaliteit niet kan worden gegarandeerd, is voor schippers ondoorzichtig met welk - potentieel schadelijke - brandstof hun schip wordt gebunkerd. Het ontwerpbesluit bevat onvoldoende voorschriften en waarborgen.
   - Wat gaat Nederland doen om de kwaliteit van biobrandstof te garanderen én te zorgen voor de noodzakelijke transparantie binnen de bunkermarkt?
4. De financiële last van de bijmengverplichting is serieus te noemen, namelijk een kostenstijging voor de binnenvaart tussen € 46 en € 127 miljoen in 2030. Al jarenlang wordt de binnenvaartsector geacht tegen smalle marges te opereren.
   - Hoe gaat het ministerie voorkomen dat binnenvaartbedrijven omvallen als gevolg van deze lastenverzwaring?
5. Zoals opgemerkt klinken van diverse kanten geluiden die erop duiden dat het gebruik van FAME op zijn minst in potentie serieuze risico's kent.
   - Waarom heeft Nederland geen aanvullend onderzoek gedaan naar de (motor)technische risico's en/of financiële effecten van FAME alvorens tot invoering van de bijmengverplichting over te gaan?
   - Is Nederland alsnog tot het doen van aanvullend onderzoek bereid?

Tot slot: wij begrijpen heel goed dat dit dossier intussen op stoom is geraakt. Tegelijkertijd heerst veel verwarring en onrust: waarom wordt überhaupt voor bijmenging gekozen?; waarom nu?; waarom handelt Nederland alleen?; waarom gebeurt dit zonder gedegen onderzoek?; en waarom ontbreken serieuze waarborgen? Gelet op alle betrokken belangen (waaronder de veiligheid) nopen de heersende verwarring en onrust wat ASV betreft tot een ruk aan de noodrem.
Hierover gaan we graag met u het gesprek aan.

- Ook hebben wij hierover gesprekken gevoerd met o.a. de haven van Amsterdam, en de provincie Noord-Holland gezien de mogelijke gevaren, waaruit blijkt dat eigenlijk niemand echt op de hoogte is van datgene wat op hen afkomt.

Het Ministerie lijkt vooralsnog niet van zins naar onze argumenten te luisteren. Ondertussen hebben wij nog een rapport ontvangen waaruit blijkt dat het vervoer over water (inclusief visserij) slechts voor 2 a 3% verantwoordelijk is voor de CO2 uitstoot. Dan lijkt deze maatregel disproportioneel. Zeker gezien de uitstoot van het goederenvervoer over de weg (32%). Zie het rapport Routeradar 2019 Straatbeeldmonitor: Daarin lijkt te staan dat de

“opbrengst” bij de binnenvaart door het verplicht bijmengen van FAME ten bate komt aan de milieudoelstellingen van het vervoer over de weg.

Dat kan toch niet zo zijn? We wijzen u erop dat de minister uitgesproken heeft dat zij voorstander is van een modal shift: vervoer over de weg zou richting vervoer over water moeten gaan. Het tegendeel vindt plaats, en met dit soort extra belasting van het vervoer over water ten bate van vervoer over de weg zien wij daar een tegengesteld effect.

Dat rapport stuur ik u hierbij ook op. Als u het rapport leest zult u zien dat de binnenvaart kennelijk het milieuprobleem van vervoer over de weg mag oplossen waarbij de binnenvaart aan enorme onnodige kosten en vooral groot gevaar wordt blootgesteld. En niet de binnenvaart alleen: denk aan een tanker met gevaarlijke stoffen op de Waal bij Nijmegen waar de motor uitvalt.

Waarschuwingen
Het is niet voor het eerst dat er waarschuwingen komen. Voorafgaande aan de brandbrief zoals opgepikt bij de diverse vakbladen zoals: https://binnenvaartkrant.nl/asv-en-eoc-in-brandbrief-bijmengen-fame-is-levensgevaarlijk, stuur ik u hierbij een aantal interessante links:

https://binnenvaartkrant.nl/asv-zorgen-om-bijmengen-gasolie
https://binnenvaartkrant.nl/nove-wijst-op-risicos-biobrandstoffen
https://binnenvaartkrant.nl/brandbrief-bunkerbranche-over-bijmengen-biobrandstoffen

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

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

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

Al met al hoop ik dat de urgentie van deze problematiek duidelijk wordt en u hier iets voor ons en de samenleving kunt betekenen.

Mocht u nadere informatie willen dan kunt u de ASV natuurlijk altijd bereiken, telefonisch, via mail of app

In gesprek met Minister van Nieuwenhuizen

Over bijmengverplichting hernieuwbare brandstoffen (specifiek FAME)
Naar aanleiding van de brandbrief betreffende de gevaren van FAME die de ASV en de EOC naar de Minister hadden gestuurd (zie nieuwsbrief april 2021) heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de Minister en de ASV en EOC op 26 mei jl. Naar aanleiding van dat gesprek heeft de ASV onderstaande brief aan de Minister gestuurd.

Rotterdam, 01 juni 2021
Brief aan Minister van Nieuwenhuizen over gesprek bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen

Geachte Minister van Nieuwenhuizen,
Op 26 mei is de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) met EOC Scheepsverzekeringen (EOC) uitgenodigd voor een gesprek met u over de bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen (waaronder FAME) in de binnenvaart. Wij danken u dat wij de gelegenheid hebben gekregen om dit belangrijke thema met u te bespreken, waarbij wij de open en toegankelijke houding waarin u ons tegemoet getreden bent bijzonder waarderen.

Aanleiding voor het gesprek vormde een brandbrief van ASV over FAME, waarbij een half uur spreektijd wat aan de korte kant bleek te zijn.

We begrepen uit het gesprek dat het zeker niet de bedoeling zou moeten zijn dat de binnenvaart onveiliger wordt door met onbetrouwbare brandstof te varen, waarbij het uitgangspunt bovendien zou moeten zijn dat verduurzaming van de binnenvaart voor iedereen haalbaar en betaalbaar is. U nodigde ons (ASV en EOC) uit om deel te nemen aan een werkgroep die die veiligheid zou moeten waarborgen, zodat men gezamenlijk met een voorstel kan komen voor verantwoorde invoering van bijmenging in de binnenvaart. De bedoeling zou zijn dit plan vervolgens via het kabinet van Frans Timmermans Europees in te voeren. De EOC heeft inmiddels aan u informatie verstrekt over de achtergronden van de werking van biodiesel en de omstandigheden bij de binnenvaartmotoren.

De ASV heeft in dit gesprek gewezen op een andere manier van vergroenen namelijk een modal shift waarbij u aangaf dat we “dat allemaal wel willen”. Om dit punt nog eens voor het voetlicht te brengen stuur ik u hierbij het ingezonden stuk hierover zoals het inmiddels in diverse vakbladen gepubliceerd is (zie bijvoorbeeld: https://binnenvaartkrant.nl/het-is-tijd-voor-het-grote-omdenken-opinie).

Inmiddels zijn er al twee moties in de Tweede Kamer aangenomen in dit verband, namelijk:

1. het verzoek aan de regering, om de bijmengverplichting niet te handhaven voor de binnenvaart zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn (35 626, nr. 26)
2. het verzoek aan de regering op korte termijn onderzoek uit te laten voeren naar de risico’s van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaarten in overleg met de sectororganisaties te bezien hoe de invoering van de bijmengverplichting in de binnenvaart op zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van het voorgenomen ontwerpbesluit voor herziening van het Besluit energie vervoer te informeren (35 626, nr. 25).

De tweede motie is door alle Kamerleden (149) aangenomen.

Gelet op de daadwerkelijke risico’s verbonden aan de bijmengverplichting voor de binnenvaart, zoals ik hiervoor heb toegelicht, neem ik aan dat aan deze moties uitvoering wordt gegeven.
Wij vernemen graag op welke wijze deze moties worden uitgevoerd. Tijdens ons gesprek afgelopen 26 mei j.l. resteerde geen tijd meer om dit te vragen, maar wij worden hierover dus graag op de hoogte gehouden.

Met vriendelijke groet,
Gerberdien le Sage (voorzitter ASV)
Sunniva Fluitsma (woordvoerder ASV)

Nb.
Tijdens en ter voorbereiding van het gesprek zijn een aantal zaken aan de orde

gesteld:

1. In de markt bestaat vanuit verschillende invalshoeken een breed gedragen zorg over het gebruik van FAME. Zo wijzen deskundigen op de serieuze (veiligheids)risico's. Daarvan zijn ook voorbeelden bekend.
   - Wat maakt dat Nederland in weerwil van deze signalen de bijmengverplichting in de binnenvaart doorzet, terwijl binnen de vervoersector de binnenvaart en visserij slechts voor 2 à 3 % verantwoordelijk zijn voor CO2-uitstoot?
   - Waarom kiest Nederland niet voor alternatieve manieren om de reductiedoelstellingen te behalen, bijvoorbeeld door in te zetten op het schonere GTL of door serieus werk te maken van een modal shift van het wegvervoer naar vervoer over water?
2. De Richtlijn RED-II laat in beginsel aan lidstaten ruimte invulling te geven aan de reductiedoelstellingen. Expliciete voorschriften voor de binnenvaart ontbreken. De ons omringende landen kiezen uitdrukkelijk niet voor dit type bijmengverplichting voor de binnenvaart. De CCR - niet de minste - heeft zich uitgesproken tegen FAME.
   - Waarom opereert Nederland op dit punt alleen? De binnenvaart opereert voor een groot deel internationaal en de binnenvaartregels worden doorgaans transnationaal vastgesteld.
3. Een ander zorgpunt is de fraudegevoeligheid van FAME. Omdat de kwaliteit niet kan worden gegarandeerd, is voor schippers ondoorzichtig met welk - potentieel schadelijke - brandstof hun schip wordt gebunkerd. Het ontwerpbesluit bevat onvoldoende voorschriften en waarborgen.
   - Wat gaat Nederland doen om de kwaliteit van biobrandstof te garanderen én te zorgen voor de noodzakelijke transparantie binnen de bunkermarkt?
4. De financiële last van de bijmengverplichting is serieus te noemen, namelijk een kostenstijging voor de binnenvaart tussen € 46 en € 127 miljoen in 2030. Al jarenlang wordt de binnenvaartsector geacht tegen smalle marges te opereren.
   - Hoe gaat het ministerie voorkomen dat binnenvaartbedrijven omvallen als gevolg van deze lastenverzwaring?
5. Zoals opgemerkt klinken van diverse kanten geluiden die erop duiden dat het gebruik van FAME op zijn minst in potentie serieuze risico's kent.
   - Waarom heeft Nederland geen aanvullend onderzoek gedaan naar de (motor)technische risico's en/of financiële effecten van FAME alvorens tot invoering van de bijmengverplichting over te gaan?
   - Is Nederland alsnog tot het doen van aanvullend onderzoek bereid?

Moties Alkaya en Bisschop

Onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord

MOTIE VAN DE LEDEN ALKAYA EN BISSCHOP

Voorgesteld 20 mei 2021
De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er veel onzekerheid is omtrent het bijmengen van biobrandstoffen in de binnenvaart, met betrekking tot zowel de veiligheid als geschiktheid als duurzaamheid;

overwegende dat de handhaving en naleving op de aanvoerketen van biobrandstoffen complex is en fraude vermeden moet worden;

verzoekt de regering, om de bijmengverplichting niet te handhaven voor de binnenvaart zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.
Alkaya
Bisschop

Bijmengverplichting niet handhaven zolang het niet veilig, geschikt en duurzaam is

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord

MOTIE VAN DE LEDEN BISSCHOP EN ALKAYA

Voorgesteld 20 mei 2021
De Kamer,

gehoord de beraadslaging,
constaterende dat de regering voornemens is de binnenvaart mee te nemen onder de bijmengverplichting voor biobrandstoffen;
overwegende dat bijmenging van biodiesel risico's met zich mee kan brengen voor scheepsmotoren en dat nog geen gericht onderzoek heeft plaatsgevonden;
overwegende dat volgens het kabinetsplan de binnenvaart in één keer geconfronteerd wordt met het reguliere, hoge bijmengpercentage en bijbehorende prijsrisico's;
verzoekt de regering op korte termijn onderzoek uit te laten voeren naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart;

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

en gaat over tot de orde van de dag.
Bisschop
Alkaya

Uitvoering moties FAME

Dat er twee goede moties aangenomen zijn in verband met de voorgenomen bijmengverplichting van hernieuwbare brandstoffen, is een stap vooruit.
Nu de politiek haar plicht heeft gedaan in deze, is het mede aan de betrokkenen om ervoor te waken dat de moties ook uitgevoerd worden.
Een begin met uitvoering van de moties is gestart door het Ministerie I&W door een vervolgonderzoek in te stellen naar de veiligheidsrisico's van FAME bij gebruik in binnenvaart. Bij het eerste voorstel van de opzet van dit onderzoek heeft het Ministerie ook aan de ASV om input gevraagd.
De tijdsdruk is groot; de ASV werd gevraagd binnen een week te reageren.

Omdat de belangen enorm groot zijn en de ASV goed beslagen ten ijs wil komen, heeft de ASV de expertise van het advocatenkantoor Wijbenga advocaten ingeroepen. Deze hebben hierover een brief geschreven gericht aan het Ministerie IenW waar men de vragen en opmerkingen vanuit de ASV over dit onderzoek en de uitvoering van de moties neerlegt.

Hoe zal het onderzoek plaatsvinden en wie verricht het onderzoek?
De ASV wil graag op de hoogte gesteld worden van de wijze waarop het onderzoek plaats zal vinden:

- Welke partij zal het onderzoek verrichten?
- Zal het onderzoek worden aanbesteed?
- Welk budget is beschikbaar?

PUNTEN VAN KRITIEK

De ASV dringt erop aan om (de vragen in) het concept te beperken tot dat waar de Tweede Kamer om heeft gevraagd via de motie Bisschop/Alkaya (35 626, nr. 25).: technisch onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen.

Gelet op de insteek van het onderzoek - inventarisatie van de risico's van FAME - dient volgens ASV de eerste en belangrijkste hoofdvraag te zijn: *"Zijn er risico's verbonden aan het gebruik van biobrandstoffen, waaronder in ieder geval FAME, voor (1) scheepsmotoren in de binnenvaart en (2) het doelmatig en veilig gebruik van de vaarwegen, en zo ja, welke?"*
Deze vraag krijgt volgens de ASV verrassend genoeg in het concept geen kenbare aandacht.

Doelmatig en veilig gebruik van de vaarwegen dient voorop te staan
Hoewel duurzaamheid een belangrijk thema is, dient bij alles wat de (binnen) scheepvaart aangaat het doelmatig en veilig gebruik van de vaarwegen voorop te staan. Niet zonder reden ook richt het onderhavige onderzoek zich op de veiligheidsrisico's van FAME.
Hieraan wordt in het concept ten onrechte geen aandacht geschonken.

Bezwaren tegen de gekozen onderzoeksmethodiek
Het spreekt voor zich dat bureauonderzoek en het voeren van gesprekken in het 'veld' nodig zijn om grip te krijgen op de materie. Maar als het onderzoek hiertoe beperkt blijft, is de gekozen methodiek onvolledig en daarmee ongeschikt voor het doel van het onderzoek. Om daadwerke-

lijk de veiligheidsrisico's van FAME in de binnenvaart inzichtelijk te krijgen, is het noodzakelijk - en dus niet alleen "indien haalbaar binnen tijd en budget" - om uitvoerig technisch onderzoek te doen, binnenschepen varend met biobrandstoffen (waaronder FAME (langdurig) te monitoren en de gebruikte brandstoffen uitvoerig te onderzoeken.

Daar bestaat te meer aanleiding toe, omdat in het concept melding wordt gemaakt van 26 gevallen van uitgevallen motoren in verband met FAME, terwijl in het concept bovendien wordt onderkend dat uitval van motoren in de binnenvaart potentieel tot gevaarlijke situaties met potentieel grote impact kan leiden. Dit zijn (zoals eerder opgemerkt) serieuze signalen die serieuze aandacht verdienen. De in het concept gekozen onderzoeksopzet volstaat daarom niet. ASV dringt erop aan dit aan te passen.

Alleen Nederland kiest voor deze verplichting
De Richtlijn RED-II laat in beginsel aan lidstaten ruimte invulling te geven aan de reductiedoelstellingen. Expliciete voorschriften voor de binnenvaart ontbreken.
De ons omringende landen kiezen uitdrukkelijk niet voor het verplichtstellen van biodiesel voor de binnenvaart. In Duitsland bestaat bijvoorbeeld géén verplichting voor
bijmenging van biobrandstof in de binnenvaart en dat staat ook niet op de planning.

Een reductie van bijna niets tot wat?
Voorts verdient in dit verband vermelding dat binnen de vervoersector de binnenvaart en visserij voor slechts 2 à 3 % verantwoordelijk zijn voor CO2-uitstoot.

CCR kritisch over biobrandstoffen
In het schrijven van het Ministerie wordt gerefereerd aan de Verklaring van Mannheim, met ondertekening waarvan de Rijnvarende landen hebben uitgesproken dat zij ernaar streven de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.
Om het beeld op dit punt te completeren verzoekt ASV toe te voegen dat de CCR zich van meet af aan kritisch heeft uitgesproken over het gebruik van biobrandstoffen.

Een open onderzoek gewenst
De opdracht tot onderzoek moet een open karakter hebben. De ASV ervaart een gedeelte van het schrijven van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat als suggestief, omdat hieruit doorklinkt
welke richting het onderzoek volgens het Ministerie idealiter zou moeten uitgaan.
Dit type 'sturende taal' moet wat ASV betreft worden vermeden.

Ook het voeren van debat over hoe de jaarverplichting al dan niet begrepen moet worden, lijkt thuis te horen in (bijvoorbeeld) de Tweede Kamer, maar niet in een onderzoeksopdracht.

Indrukken zijn geen feiten
ASV merkt op dat (kennelijk) tijdens rondetafelgesprekken indrukken zijn opgedaan, onder meer over de oorzaken van de problemen met biobrandstof bij motoren. Voorkomen moet worden dat over de risico's en de oorzaken daarvan uitsluitend wordt gesproken in speculaties en aannames. Het onderhavige onderzoek heeft daarom juist tot doel uitsluitsel te krijgen over de risico's van biobrandstoffen in de binnenvaart.

Omtrent de uitkomsten van het onderzoek mag niet worden gespeculeerd
Vanuit het Ministerie worden voorbeelden gegeven waarop, nadat de onderzoeksresultaten bekend zijn, "op zorgvuldige wijze" vorm kan worden gegeven aan de jaarverplichting in de binnenvaart. Het stoort ASV dat onder alle voorbeelden de veronderstelling ten grondslag lijkt te liggen dat de bijmengverplichting – waaronder met FAME - een gegeven is, terwijl naar de risico's daarvan juist nog nader onderzoek moet worden verricht. Omtrent de uitkomsten van dit onderzoek kan niet worden gespeculeerd. Een verbod op het gebruik van FAME zou daarom in dit
stadium tot de mogelijkheden moeten behoren.

Serieuze signalen verdienen serieuze aandacht
In het concept wordt (terecht) onderkend dat uitval van motoren in de binnenvaart potentieel tot gevaarzettende situaties met potentieel grote impact kan leiden.
Volgens de toelichting in het concept is vooralsnog sprake van 26 meldingen van uitgevallen motoren in verband met FAME. Het is mede hierom dat de zorgen van ASV zich in het bijzonder richten op het gebruik van FAME. Er zijn serieuze signalen die serieuze aandacht verdienen.

Meer tijd nodig voor gedegen onderzoek
Daarentegen rijst door de in het concept gekozen onderzoeksopzet- en insteek de vraag of de FAME-problematiek vanuit het Ministerie wel voldoende ernstig wordt genomen. Het onderzoek moet onder stoom en kokend water worden afgerond, terwijl voor gedegen onderzoek veel meer tijd nodig is.

Verbod op gebruik van FAME in dit stadium zou mogelijk moeten zijn
Met een tweede motie Bisschop/Alkaya (35 626, nr. 26) roept de Tweede Kamer de Minister op om, gegeven alle onzekerheid, de bijmengverplichting niet te handhaven voor de binnenvaart zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn. Al eerder heeft ASV haar zorgen geuit over het feit dat de 'bijmeng-trein' intussen op stoom is geraakt, terwijl nog veel onduidelijkheden bestaan over de gevolgen van het gebruik van biobrandstoffen (met name FAME)
en gedegen onderzoek gewenst is.

VERZOEK AAN HET MINISTERIE
Hiermee wordt het Ministerie namens ASV nogmaals opgeroepen om:
I In ieder geval het gebruik van FAME in de binnenvaart categorisch te verbieden,
II althans de bijmengverplichting dan wel specifiek het gebruik van FAME uit te stellen, totdat is aangetoond dat de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid (in overeenstemming met de hiervoor geciteerde opvattingen van CCR) voldoende zijn gewaarborgd.

ASV spreekt de hoop uit dat het Ministerie serieus inzet op technisch onderzoek naar de risico's van biobrandstof (in het bijzonder FAME) voor de binnenvaart en dat de opmerkingen in deze brief ter harte worden genomen.

Brief Wijbenga advocaten

wybenga | advocaten

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
t.a.v. mevrouw S. Bras
DEN HAAG

DE INHOUD VAN DIT DOCUMENT IS NIET VERTROUWELIJK EN MAG MET DERDEN WORDEN GEDEELD

Rotterdam, 16 juni 2021

Betreft: ASV - advies bijmenging K. Boele, advocaat
19912 boele@wybenga-advocaten.nl

Geachte mevrouw Bras,
De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft ons gevraagd haar in bredere zin te adviseren over het Ontwerpbesluit voor herziening van het Besluit energie vervoer.
In verband met deze adviesvraag namen wij kennis van het document 'Terms of Reference vervolgonderzoek veiligheidsrisico's FAME gebruik in binnenvaart' (versie 0.5), concept 9 juni 2011 (hierna te noemen: "**het concept**"). Onder meer aan ASV is input gevraagd voor dit concept. In deze brief leest u het commentaar van ASV.

VOOROPMERKING

1. Een praktisch punt van aandacht is de wijze waarop dit onderzoek zal worden uitgevoerd. Zo vraagt ASV zich af of al bekend is welke partij het onderzoek zal verrichten of dat het onderzoek zal worden aanbesteed? Ook vraagt ASV zich af welk budget beschikbaar is? ASV ziet beantwoording van deze vragen met belangstelling tegemoet.

VOORNAME PUNTEN VAN KRITIEK

2. Op een viertal punten heeft ASV fundamenteel kritiek op het voorliggende concept.
3. Allereerst de insteek van het onderzoek. Aanleiding voor dit onderzoek is de motie Bisschop/Alkaya (35 626, nr. 25). ASV begrijpt de motie zo dat het proces zich wat de indieners betreft laat opdelen in twee stappen en ASV sluit zich daarbij aan.
De eerste stap is het verrichten van technisch onderzoek naar de risico's van diverse biobrandstoffen (waaronder FAME) voor scheepsmotoren in de binnenvaart.
Momenteel bestaat onvoldoende inzicht in deze risico's, reden waarom de Tweede Kamer behoefte heeft aan voorlichting op dit punt. Vervolgens is de tweede stap het beleidsmatig en technisch-juridisch inrichten van de bijmengverplichting in overleg met de sectororganisaties. Daarbij dienen de bevindingen uit de eerste stap uiteraard te worden meegenomen. In het concept lopen deze beide stappen door elkaar. Dat is ten onrechte, omdat (deel)vragen die gaan over beleidsmatige en technisch-juridische keuzes thuishoren bij beleidsmedewerkers en wetgevingsjuristen van het ministerie en niet in een Terms of Reference-document. Daarom dringt ASV erop aan om (de vragen in) het concept te beperken tot dat waar de Tweede Kamer om heeft gevraagd: technisch onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen.
4. In lijn met het vorige punt van kritiek kan ASV zich, in de tweede plaats, niet vinden in de geformuleerde hoofdonderzoeksvragen (pagina 8). Gelet op de insteek van het onderzoek - inventarisatie van de risico's van FAME - dient volgens ASV de eerste en belangrijkste hoofdvraag te zijn: "*Zijn er risico's verbonden aan het gebruik van biobrandstoffen, waaronder in ieder geval FAME, voor (1) scheepsmotoren in de binnenvaart en (2) het doelmatig en veilig gebruik van de vaarwegen, en zo ja, welke?*"1 Deze vraag vormt weliswaar de essentie van het onderzoek, maar krijgt verrassend genoeg in het concept geen kenbare aandacht.
Eerst na beantwoording van deze hoofdvraag volgen logischerwijs de twee andere (hoofd)onderzoeksvragen, zoals geformuleerd op pagina 8 van het concept.
5. In de derde plaats de geschetste beleidscontext op pagina 2 (paragraaf 1.1) van het concept. Deze is onvolledig. Hoewel duurzaamheid een belangrijk thema is, dient bij alles wat de (binnen)scheepvaart aangaat het doelmatig en veilig gebruik van de vaarwegen voorop te staan. Niet zonder reden ook richt het onderhavige onderzoek zich op de *veiligheidsrisico's* van FAME. Hieraan wordt in het concept ten onrechte geen aandacht geschonken. Wat ASV betreft dient paragraaf 1.1 met het doel van veilig en doelmatig scheepvaartverkeer te openen.
6. In de vierde plaats heeft ASV bezwaren tegen de gekozen onderzoeksmethodiek.
Op pagina 8 staat dat het *"vooral [zal] gaan om deskresearch, workshops/ronde tafel gesprekken, gerichte interviews en informatie uit de meldingen (zoals analyse van de monsters)."* Het spreekt voor zich dat bureauonderzoek en het voeren van gesprekken in het 'veld' nodig zijn om grip te krijgen op de materie. Maar als het onderzoek hiertoe beperkt blijft, is de gekozen methodiek simpelweg onvolledig en daarmee ongeschikt voor het doel van het onderzoek. Om daadwerkelijk de veiligheidsrisico's van FAME in de binnenvaart inzichtelijk te krijgen, is het noodzakelijk - en dus niet alleen "indien haalbaar binnen tijd en budget" - om uitvoerig technisch onderzoek te doen, binnenschepen varend met biobrandstoffen (waaronder FAME (langdurig) te monitoren en de gebruikte brandstoffen uitvoerig te onderzoeken.
Daar bestaat te meer aanleiding toe, omdat in het concept melding wordt gemaakt van 26 gevallen van uitgevallen motoren in verband met FAME, terwijl in het concept bovendien wordt onderkend dat uitval van motoren in de binnenvaart potentieel tot gevaarlijke situaties met potentieel grote impact kan leiden. Dit zijn (zoals eerder opgemerkt) serieuze signalen die serieuze aandacht verdienen. De in het concept gekozen onderzoeksopzet volstaat daarom niet. ASV dringt erop aan dit aan te passen.

OVERIGE OPMERKINGEN

7. Verder heeft ASV de volgende opmerkingen, die per paragraaf zijn gerubriceerd.

PARAGRAAF 1.1

8. De Richtlijn RED-II laat in beginsel aan

lidstaten ruimte invulling te geven aan de reductiedoelstellingen. Expliciete voorschriftenvoordebinnenvaartontbreken. De ons omringende landen kiezen uitdrukkelijk niet voor het verplichtstellen van biodiesel voor de binnenvaart. Verzocht wordt de paragraaf op dit punt aan te vullen.

9. Voorts verdient in dit verband vermelding dat binnen de vervoersector de binnenvaart en visserij voor slechts 2 à 3 % verantwoordelijk zijn voor CO2-uitstoot.

PARAGRAAF 1.2

10. In paragraaf 1 wordt gerefereerd aan de Verklaring van Mannheim, met ondertekening waarvan de Rijnvarende landen hebben uitgesproken dat zij ernaar streven de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050. Om het beeld op dit punt te completeren verzoekt ASV in paragraaf 1.2 toe te voegen dat de CCR zich van meet af aan kritisch heeft uitgesproken over het gebruik van biobrandstoffen. 2
11. Voorts verzoekt ASV om de paragraaf aan te vullen met de opmerking dat door de Rijnvarende landen verschillend wordt gedacht over het gebruik en de wenselijkheid van biobrandstof. In Duitsland bestaat bijvoorbeeld géén verplichting voor bijmenging van biobrandstof in de binnenvaart en dat staat ook niet op de planning, zo blijkt uit de hierbij meegezonden bijdrage van de Duitse CCR-delegatie (BIJLAGE 1).3
12. ASV ervaart de laatste zin van paragraaf 1.2 als suggestief, omdat hieruit doorklinkt welke richting het onderzoek volgens het ministerie idealiter zou moeten uitgaan.
    Dit type 'sturende taal' moet wat ASV betreft zo enigszins mogelijk worden vermeden.

PARAGRAAF 1.3

13. Sturende taal wordt eveneens gebezigd in paragraaf 1.3. Volgens ASV kan worden volstaan met een verwijzing naar het onderzoek van TNO/EICB, desgewenst onder vermelding van enkele van de conclusies, maar dient de passage die begint met "*Het rapport heeft (…)" en eindigt met "(…) vanuit Nederland of Europa"* te worden verwijderd. Deze passage heeft voor het concept geen toegevoegde waarde, behalve dat het - opnieuw - de opvattingen van het ministerie lijkt te bevestigen.

PARAGRAAF 1.4

14. ASV ontgaat de relevantie van de passage "Hierbij moet worden (…)" tot en met "(bijvoorbeeld batterij-elektrisch varen)." voor het onderhavige onderzoek. Het voeren van debat over hoe de jaarverplichting al dan niet begrepen moet worden, lijkt eerder thuis te horen in (bijvoorbeeld) de Tweede Kamer dan in deze Terms of Reference. Het verzoek is om deze passage te verwijderen.

PARAGRAAF 1.5

15. ASV merkt op dat (kennelijk) tijdens rondetafelgesprekken indrukken zijn opgedaan, onder meer over de oorzaken van de problemen met biobrandstof bij motoren. Genoemd worden dan 'koudere temperaturen', 'vermenging met additieven', et cetera. Voorkomen moet echter worden dat over de risico's en de oorzaken daarvan uitsluitend wordt gesproken in speculaties en aannames. Het onderhavige onderzoek heeft daarom juist tot doel uitsluitsel te krijgen over de risico's van biobrandstoffen in de binnenvaart.

PARAGRAAF 2

16. Onder paragraaf 2 worden voorbeelden gegeven waarop, nadat de onderzoeksresultaten bekend zijn, "op zorgvuldige wijze" vorm kan worden gegeven aan de jaarverplichting in de binnenvaart. Het stoort ASV dat onder alle voorbeelden de veronderstelling ten grondslag lijkt te liggen dat de bijmengverplichting - waaronder met FAME - een gegeven is, terwijl naar de risico's daarvan juist nog nader onderzoek moet worden verricht. Omtrent de uitkomsten van dit onderzoek kan niet worden gespeculeerd. Een verbod op het gebruik van FAME zou daarom in dit stadium tot de mogelijkheden moeten behoren. Het verzoek is om dit aan de bewuste passage van paragraaf 2 toe te voegen.

AFSLUITENDE OPMERKINGEN: VERZOEK AAN HET MINISTERIE

17. In het concept wordt (terecht) onderkend dat uitval van motoren in de binnenvaart potentieel tot gevaarzettende situaties met potentieel grote impact kan leiden.
    Volgens de toelichting in het concept is vooralsnog sprake van 26 meldingen van uitgevallen motoren *in verband met FAME.* Het is mede hierom dat de zorgen van ASV zich in het bijzonder richten op het gebruik van FAME. Er zijn serieuze signalen die serieuze aandacht verdienen.
18. Daarentegen rijst door de in het concept gekozen onderzoeksopzet- en insteek de vraag of de FAME-problematiek vanuit het ministerie wel voldoende ernstig wordt genomen. Het onderzoek moet onder stoom en kokend water worden afgerond, terwijl voor gedegen onderzoek veel meer tijd nodig is.
19. Met een tweede motie Bisschop/Alkaya (35 626, nr. 26) roept de Tweede Kamer de minister op om, gegeven alle onzekerheid, de bijmengverplichting niet te handhaven voor de binnenvaart zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn. Al eerder heeft ASV haar zorgen geuit over het feit dat de 'bijmeng-trein' intussen op stoom is geraakt, terwijl nog veel onduidelijkheden bestaan over de gevolgen van het gebruik van biobrandstoffen (met name FAME) en gedegen onderzoek gewenst is.
20. Hiermee wordt het ministerie namens ASV nogmaals opgeroepen om:
    I. In ieder geval het gebruik van FAME in de binnenvaart categorisch te verbieden,
    II. althans de bijmengverplichting dan wel specifiek het gebruik van FAME uit te stellen, totdat is aangetoond dat de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid (in overeenstemming met de hiervoor geciteerde opvattingen van CCR) voldoende zijn gewaarborgd.

ASV spreekt de hoop uit dat het ministerie serieus inzet op technisch onderzoek naar de risico's van biobrandstof (in het bijzonder FAME) voor de binnenvaart en dat de opmerkingen in deze brief ter harte worden genomen.

Met vriendelijke groet,
Kirsten Boele Patrick Slob

Bijlage brief Wijbenga advocaten

1. 1 De vraag wordt wel opgeworpen onder paragraaf 3 ('specificatie onderzoeksvragen'), maar verdient vanwege het belang een aanduiding als hoofdonderzoeksvraag.

2. Zie het rapport 'Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies in de binnenvaart te reduceren', Verslag van het Comité Reglement van Onderzoek voor de najaarsvergadering van 2012 (https://www.ccr-zkr.org/files/documents/rapports/Thg_ber_nl.pdf), p. 29: "Een belangrijke voorwaarde voor een economisch zinvol gebruik van alternatieve energiedragers is naast hun beschikbaarheid tegen een kostprijs die voor de binnenvaart dragelijk is, de ontwikkeling van kwaliteitsnormen. Nieuwe aandrijvingsystemen voor binnenschepen zullen het alleen dan op de markt kunnen redden, als de energiedragers die zij gebruiken in voldoende mate, in gelijkblijvende kwaliteit en tegen rendabele prijzen worden aangeboden. Afgezien hiervan zullen er ook voor de toelatingsvoorschriften voor de aandrijvingsystemen nieuwe normen moeten worden opgesteld. Op grond van de huidige voorschriften is in feite alleen gasolie als brandstof toegelaten. Met het proces voor de toelating van LNG in de Rijn- en binnenvaart is een begin gemaakt. De toelatingsvoorschriften moeten geleidelijk worden aangepast, zodat alle in aanmerking komende energiedragers daadwerkelijk ingezet kunnen worden, zonder dat de veiligheid in de scheepvaart in het geding komt."

3. Zie de bijdrage van de Duitse delegatie van 21 november 2019 (ECO (19) 48, RV (19) 44): "Tegen de achtergrond van het streven naar een emissievrije binnenvaart op middellange termijn kunnen biobrandstoffen alleen maar een tussenoplossing vormen. (…) Alleen al op grond van de scheepsen motortechniek zouden dus eerst langdurige tests met oudere motoren en schepen doorgevoerd moeten worden, voordat er gedacht wordt aan de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen. (…) Er zijn ook nog andere redenen die de invoering van een verplichting om biobrandstoffen bij te mengen, eerder tegenspreken. De vraag rijst bijvoorbeeld wat het potentieel is van dit soort brandstoffen als het gaat om betere resultaten ten aanzien van het reduceren van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen. (…) Tot slot denken wij dat het risico bestaat dat door steeds weer nieuwe initiatieven ter behoud van de dieselmotor – zoals bijvoorbeeld een verplichting tot het bijmengen van biobrandstoffen – de marktintroductie van werkelijk interessante alternatieve voortstuwingen of brandstoffen bemoeilijkt wordt. Het doel van een emissievrije binnenvaart is alleen te bereiken door fundamentele veranderingen in de voortstuwingstechnologie."

Ministerie I&W

Risicogestuurd handhaven

Risico gestuurd inspecteren Binnenvaart ILT

De ASV heeft een presentatie ontvangen over het risico gestuurd inspecteren door (o.a.) ILT.

Dat risico gestuurd inspecteren gaat heel ver. Tal van informatiebronnen worden verzameld om te kijken hoe veel kans de schipper en het schip lopen om in overtreding te zijn.

De voorspelling of er wel of geen overtreding bij binnenvaartschepen bij inspectie door de ILT zal worden gevonden, wordt afgemeten aan gegevens die verzameld worden zoals:
- Inspecties ILT – Inspectieview 5.0
- Inspecties HBR, HBA, NPW, RWS
- Certificaten BRS, KIWA, SAB
- Bunkergegevens SAB
- Historische Eigenaar/exploitant gegevens via certificaten
- Handelsregister

En met al die gegevens weet men nog niet genoeg: Bij het beleid van IenW ligt ook nog de vraag om rechtsgrond voor gebruik Meldingen Reis&Lading voor toezicht.
Naar aanleiding hiervan worden er vragen gesteld aan ILT zoals:
- • Hoe weet de ILT of een schip gebunkerd heeft? In het buitenland kan de ILT dit niet weten?

ILT: Dit is één van de indicatoren, we hebben alleen de gegevens van de Nederlandse afvalbeheerbijlage.

- Het kijken naar de kans op een overtreding is iets anders dan kijken naar de risico's. Is dit de juiste manier en wat is de relatie met veiligheid, milieu en omgeving?

ILT: Op dit moment zit die relatie er nog niet in, we gaan daar nog verder naar kijken. Het model is in ontwikkeling. Zeevaart is al een stapje verder.

- Ligt er een link met de ILT-handhavingsstrategie?

ILT: Op 14 mei is de nieuwe handhavingsstrategie in werking getreden voor een eenduidige interventie bij een eenduidige overtreding.

- Je zou ook moeten kijken naar de overtredingen die vaak voorkomen en waarom deze voorkomen? Zeker bij ongevallen.

ILT: De ILT doet dit met thema-acties zoals rondom het aanvaren van bruggen en kijkt hier dus naar. De ILT heeft de sector ook nodig om achter verdere oorzaken te komen.

- Ook veel aanvaringen gebeuren door automatische brugbediening.
- De ongevallenregistratie zou niet toevallig moeten zijn, moet een goede structuur voor zijn. Je wilt ook niet de verkeerde conclusie trekken.

ILT: Extra informatie helpt om een beter inzicht te krijgen.

- Nemen de ongevallen toe omdat de schepen groter worden?

ILT: De informatie die we krijgen is niet altijd compleet om dit te kunnen zeggen.

- Er is weinig handhaving op snelheidsovertredingen.

ACTIE ILT: Punt van zorg zal worden meegenomen in overleg met andere handhavers.

Hoewel de schippers al tientallen jaren vragen om een betere samenwerking, maar vooral ook afstemming in de keten (dus niet iedere keer weer door een andere instantie gecontroleerd worden), zegt men dat men dat hiermee ondervangen zou hebben. Maar we zien dat het ILT niet alleen te doen is om ontlasting van de schippers, maar natuurlijk ook om sturing, zodat men de inspectie kan inzetten om bepaalde doelen te bereiken. Tegelijkertijd komt men tot de conclusie dat er:
- veel wet- en regelgeving is, en
- veel toezichthouders zijn

Daar zijn al veel Kamervragen over gesteld en de Minister erkent dat en verder gebeurt er niets om die controledruk een beetje te normaliseren.

Wij zien in ieder geval geen stappen die de zaken een beetje redelijker maken voor de binnenvaart. Wel merken we dat er, zonder enige vorm van overleg, weer een verhoging van boetes is besloten. Ongetwijfeld allemaal voor onze eigen bestwil.

Met drones en al, naast AIS om ons in de gaten te houden! Wat een "vrij" leven hebben we toch!

Stand van zaken uitgestelde hercertificering schepen

Stand van zaken uitgestelde hercertificering schepen vanwege Covid-19
Er is besloten om per 1 augustus weer te gaan handhaven op verlopen certificaten.

De vraag is: Zijn er signalen dat grote groepen zich niet tijdig certificeren?

1 augustus blijft 1 augustus. De datum van 1 februari is minder relevant, als mensen het nu nog geregeld zouden krijgen. Er zijn signalen dat er nog steeds partijen zijn die niet tijdig gaan certificeren.

Er wordt opgemerkt dat de meeste landen voorlopige certificaten afgeven en vraagt hoe de ILT hier mee om gaat.

De ILT geeft aan dat vanaf 1 augustus iedereen weer moet beschikken over een geldig certificaat, ook een voorlopig certificaat uitgegeven in het buitenland is geldig.

Inspectie op zwavelgehalte brandstoffen

Inspecties controle binnenvaartschepen en bunkerstations op zwavelgehalte brandstoffen.

ILT stuurde ons onderstaand bericht:

De douane controleert sinds enkele jaren naar aanleiding van hun accijnscontrole de genomen brandstofmonsters voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ook op het zwavelgehalte. Wanneer er een te hoog zwavelgehalte is geconstateerd, wordt deze doorgegeven aan de ILT. Heel soms komen deze ook bij afdeling binnenvaart binnen (zoals recentelijk is voorgekomen). Vanwege capaciteitstekort en prioritering is daar vanaf 2018 zeer beperkt aandacht aan gegeven.

Dit jaar is afgesproken dat er door de ILT enerzijds controles worden gedaan bij de bunkerstations, die de binnenvaartschepen bevoorraden met brandstof. Daarnaast worden ook controles uitgevoerd op binnenvaartschepen (en ter volledigheid; ook bij opslagtanks van vervoersbedrijven voor de weg,- water en woningbouw). Dit alles vanuit onze bevoegdheid op de wetgeving "Besluit Brandstoffen Luchtverontreiniging". Op met name dat laatste deel (binnenvaartschepen) willen we graag naast informatie-uitwisseling ook samenwerken met de inspecteurs die regelmatig op deze binnenvaartschepen komen. Niet alleen om evt. "dubbelingen" te voorkomen, maar ook om elkaar van de meest up-to-date informatie te voorzien.

Drones

Meld hinderlijke, intimiderende drones

Tijdens het Strategisch Brancheoverleg met ILT heeft de ASV gesproken over de door schippers ervaren overlast (zelfs ervaren als intimidatie) door het gebruik van drones bij binnenvaartschepen.

Drones worden gebruikt door de politie, RWS en ILT. Volgens ILT vooral om het (illegaal) ontgassen op te sporen en zouden drones nooit boven een schip mogen blijven hangen.

Toelichting ILT:
Naar aanleiding zorgen van o.a. de ASV over de inzet van drones door de ILT heeft de ILT aangeboden toe te lichten waarom en hoe de drones worden ingezet:
De ILT houdt nu toezicht op de vaargebieden waar varend ontgassen niet is toegestaan én in gebieden waar het wel wordt toegestaan, maar dan met de vraag of dit wel gebeurt volgens de regels van het ADN. ILT kijkt voornamelijk naar de ladingzone van het schip en indien nodig op andere plaatsen om bijvoorbeeld de naam van het schip te achterhalen. De ILT voldoet aan de wettelijke eisen voor het vliegen met drones, zo wordt er niet boven een schip gevlogen. Mocht er toch iets worden vastgelegd uit de persoonlijke levenssfeer, dan wordt dit door de ILT geblurred. De gegevens worden AVG proof opgeslagen voor de duur van het onderzoek en worden daarna gewist. Het ILT-personeel is zichtbaar met een busje op de kade.

Zo zou (volgens ILT) de privacy dus niet in gevaar komen, omdat er geen beelden van stuurhutten of personen gemaakt/bewaard mogen worden.

De ASV heeft dan weer aangegeven dat wij niet kunnen zien of een drone "deugt". Iedereen kan wel een drone op je af sturen en wat kan er allemaal mee gebeuren?

De ILT geeft aan dat de drone herkenbaar is beplakt en ook de mensen zijn herkenbaar als ILT-inspecteur.

Volgens de ASV ervaren schippers regelmatig overlast van drones en vraagt waar dit kan worden gemeld. De ILT geeft aan dat overlast van drones kan gemeld worden bij de politie.

Op de opmerking dat het zeer vervelend is als schepen stelselmatig achtervolgd worden, meldt ILT dat er bij alle acties opgeteld maar enkele schepen meerdere keren bekeken zijn, dus dit niet de drones van de ILT zou kunnen betreffen.

De ILT zet de drones ook in om de toezichtslast voor de schipper verminderen, daardoor hoeft de ILT minder vaak aan boord te komen, zegt de ILT.

ILT heeft de (door ons genoemde) ervaren overlast inmiddels besproken met een ILT-luchtvaart-collega en die is in ieder geval bereid dit extra onder de aandacht te brengen in reguliere overleggen met o.a.de politie.

Ons wordt nu wel gevraagd om expliciete voorbeelden aan te geven, zodat daar eventueel nader onderzoek naar plaats kan vinden (datum, tijd, locatie).

De vraag is dus of u daaraan mee wilt werken, zodat we niet in het luchtledige spreken als we het over dit onderwerp hebben.

ACTIE
- **Vanuit ILT: De suggestie van de ASV voor een meldpunt voor drone-overlast wordt meegenomen naar de ILT-collega's van luchtvaart.**
- **Vanuit de schippers: expliciete voorbeelden aangeven, zodat daar eventueel nader onderzoek naar plaats kan vinden (datum, tijd, locatie).**

Bij de Kil: “Weer een hele tijd een drone bij schip en je weet niet wie wat waar...”

Fosfine en andere giftige zaken

Brief minister over maatregelen fosfine

31 409 Zee- en binnenvaart
Nr. 311 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2021

26 November 2020 is uw Kamer per brief bericht over de voortgang in het voorkomen van incidenten met losse fosfidetabletten in de binnenvaart[1] waarmee opvolging gegeven is aan de toezegging in mijn brief van 22 juni 2020 te berichten over de uitwerking van het 'overkoepelend werkplan' en de voortgang van de maatregelen die de havens nemen[2]. Dit naar aanleiding van Kamervragen begin vorig jaar over een ernstig incident met overslag van een met fosfidetabletten behandelde lading van een zeeschip naar een binnenvaartschip en mijn inzet om vergelijkbare incidenten te voorkomen. In de brief van 26 november 2020 en tijdens het AO Zee- en binnenvaart op 3 december 2020 (Kamerstuk 31 409, nr. 310) is toegezegd de Kamer te berichten over het definitieve Plan van Aanpak vallend onder de havenverordeningen van de Havens van Amsterdam en Rotterdam, en daarbij te bezien of het perspectief van de schipper is meegenomen.

Ik kan u melden dat op 1 januari 2021 het "Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine" van de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam van kracht is geworden. Het plan van aanpak is als bijlage[3] bij deze brief toegevoegd en bevat juridisch bindende afspraken die betrekking hebben op het ontgassen van ladingen in zeeschepen en de overslag van ontsmette ladingen van zeeschepen naar binnenvaartschepen in de havens. In dit plan van aanpak is opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de onderzoekscommissie veiligheidsincidenten van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied[4]. De havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam hebben bij het opstellen hiervan een ketenbrede consultatie uitgevoerd. De havenbedrijven hebben aangegeven dat in de consultatie, door het betrekken van de binnenvaartbranche, ook het perspectief van de schipper is meegenomen. Dit wordt bijvoorbeeld duidelijk uit de afspraken die betrekking hebben op het informeren van de binnenvaartschipper over eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van eerder gegaste lading, in die gevallen waar sprake is geweest van behandeling van lading met losse fosfidetabletten[5] Hiermee beschouw ik de motie van de leden Laçin en Remco Dijkstra[6] als uitgevoerd.

In het plan van aanpak staat de gassingsleider centraal en zijn voorwaarden gesteld die de basis vormen voor een goede afhandeling van gegaste ladingen uit zeeschepen. In het kader van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb) is de ILT verantwoordelijk voor het toezicht op de vakbekwaamheid van de gassingsleider. De ILT deelt de zorg over de risico's van gegaste ladingen bij zeeschepen en de overslag van onvoldoende ontgaste lading naar binnenvaartschepen. Zij voert thans een verkenning uit hoe nader invulling kan worden gegeven aan het toezicht op gassingsleiders, mede in relatie tot de maatregelen in het plan van aanpak.

Afsluitend wil ik de Kamer melden dat een ernstig incident, zoals dit heeft plaatsgevonden eind 2019 voorkomen moet worden. Ik ben de Havens van Amsterdam en Rotterdam erkentelijk voor hun inzet in het nemen van maatregelen. Met de Havens van Amsterdam en Rotterdam is afgesproken jaarlijks overleg te voeren over de genomen maatregelen en dat andere havens in Nederland de noodzakelijke informatie zullen krijgen ten einde gelijkluidende maatregelen te nemen. Daarnaast zal mijn ministerie dit najaar bij de IMO aandacht vragen voor de problematiek van met losse fosfidetabletten gegaste lading en verzoeken de niet-verplichte richtlijnen voor het ontsmetten van lading door middel van gassing op onderdelen aan te passen. Dit zal moeten bijdragen aan een verbeterde communicatie over een gegaste lading en verbetering van de veiligheid bij overslag op aansluitend vervoer.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bijlagen

1. Kamerstuk 31 409, nr. 305
2. Kamerstuk 31 409, nr. 290
3. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
4. https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2020-06/onderzoekscommissie_-_fosfine_incident_met_mvs_fox_definitief.pdf
5. Bijlage "Plan van aanpak voor zeeschepen waarvan de lading in het buitenland ontsmet is met fosfine", pagina 9, regel 31
6. Kamerstuk 31 409, nr. 280

De rol van ILT bij aanwezigheid fosfine in de lading

Fosfine besproken bij het overleg met ILT

Op de vraag vanuit de ASV naar de rol van ILT betreffende het fosfine verhaal antwoordde ILT, dat de ILT bevoegd is om bij overtreding van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden handhavend op te treden. Hier is per definitie sprake van als fosfine in een binnenvaartschip aanwezig is. Het gebruik, en daarmee ook de aanwezigheid van aluminiumfosfide of magnesiumfosfide (in welke vorm dan ook; sleeves, strips, losse pillen), aan boord van varende binnenvaartschepen is niet toegestaan volgens de Nederlandse toelatingen van middelen met deze werkzame stoffen.

De ILT wil haar interpretatie van de al geldende wet- en regelgeving verder verduidelijken en communiceren en voert hierover gesprekken met de havens en gassingsbedrijven. De ILT heeft oog voor het plan van aanpak van de havens en best practices van de gassingsbedrijven, maar blijft onafhankelijk in haar toezicht.

De ASV geeft aan zich ook zorgen te maken over incidenten met andere stoffen. **ACTIE: De ILT zal dit signaal overbrengen naar de verantwoordelijke afdeling.**

Fosfine besproken in Algemeen Overleg Maritiem

Fosfine (gevaarlijke stoffen in de lading)
(ter voorbereiding van het Algemeen Overleg Maritiem 2 juni jl.)

Brief van de Minister betreffende fosfine
Naar aanleiding van de agenda van het AO maritiem (2 juni 2021)
Agendapunt: **Voortgang overkoepelend werkplan ter voorkoming van incidenten met fosfidetabletten in de binnenvaart**
heeft Minister van Nieuwenhuizen een brief aan de Kamer gestuurd.

In de brief van de Minister lezen wij:
"……Opzet voor een overkoepelend werkplan. Omdat het vervoer en overslag van met fosfidetabletten gegaste lading van een zeeschip op een binnenvaartschip plaatsvindt in een keten met verschillende wetgevingskaders en bevoegde gezagen, beoogt het overkoepelend werkplan bij te dragen aan een gelijke aanpak in alle betrokken Nederlandse havens. Het werkplan zal ingaan op drie sporen, zijnde:

- *Wetgevend kader, rollen en verantwoordelijkheden*
- *Informatievoorziening*
- *Ketenverantwoordelijkheid*

Wetgevend kader, rollen en verantwoordelijkheden
De inzet is een gelijkwaardige en afdoende bescherming van iedereen die betrokken is bij de overslag van gegaste lading naar een binnenvaartschip in alle relevante Nederlandse havens…"

ASV:
Deze lijn ondersteunt de ASV van harte, maar we verbazen ons erover dat er zo specifiek alleen **fosfide** (fosfine?) wordt genoemd. Is dit aantoonbaar voor nu en de toekomst het enige middel dat dit soort gevaren kan opleveren?

Verder lezen we:
Duidelijk moet zijn dat in alle relevante Nederlandse havens de communicatie over de (potentiële) risico's van handelingen met gegaste lading op orde moet zijn. Hierbij is het belangrijk op te merken dat de haven van Amsterdam en Rotterdam maatregelen beogen te nemen ten einde de binnenvaartschipper te informeren over met fosfidetabletten gegaste ladingen. In de verdere uitwerking van het werkplan zal geëvalueerd worden of deze informatievoorziening aan de binnenvaartschipper in Nederlandse havens afdoende is om nader invulling te geven aan de zorgplicht voor de directbetrokkenen.

De praktijk is op dit moment:
De binnenvaartschipper weet niet of er gebruik gemaakt is van fosfidetabletten of een andere wijze van gassing van lading van een zeeschip. In de najaarsvergadering van de ASV is geconstateerd dat schippers ook nu nog steeds niet weten of hun lading komt uit een gegast zeeschip en welke waarden er gemeten zijn. Zij vragen om een certificaat waarop duidelijk staat wat de waardes zijn die gemeten zijn aan boord van het binnenvaartschip.
Er lijkt ook een onduidelijkheid te zijn over wie waarvoor verantwoordelijk is. Is de havenmeester eindverantwoordelijk of de gassingsleider (gasdokter) dat de procedure goed uitgevoerd wordt? En waarom wordt de binnenvaart niet (per wet) beschermd, wat is de rol van ILT hierin? (zie voor het verslag de ASV nieuwsbrief van oktober https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/Nieuwsbrief-Flipboek/ASV_Nieuwsbrief_oktober_2020/index.html)

Het fosfinedrama heeft de wijze waarop de schipper onbeschermd blootgesteld wordt aan giftige dampen overduidelijk gemaakt.
Conclusie: Het feit dat Amsterdam in geval van werken met fosfine-pillen het beleid zal aanpassen is een goede stap maar gaat o.i. niet ver genoeg.

Nog niet incidentvrij
Nog onlangs bleek weer dat er een binnenvaartschip in Amsterdam geladen is met een met fosfinepillen besmette lading, omdat het schip geladen is met een lading uit een ruim van een zeeschip dat niet vrij was van gassen. Het schip moest onmiddellijk plaatsnemen aan de kade en de schipper moest van boord. Daarbij mocht de schipper van het betreffende bedrijf in eerste instantie niet meer terug naar zijn schip: door regelgeving komen schippers het terrein niet meer op waar hun schip ligt. Een ander probleem (ligplaatsenbeleid en schepen achter hekken)

Fosfine staat niet alleen: zie recent incident met hexaan

https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/nieuw-vergiftigingsgeval-door-toevoe-

ging-aan-binnenvaartlading
https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/05/12/koolmonoxide-alarm-redt-leven-schippersechtpaar-anda/

Schippersbond ASV kaartte (zie de Scheepvaartkrant) een nieuw vergiftigingsgeval aan van een binnenschipper die afgelopen weekend bij Tholen door de brandweer van boord was gehaald.

Schipper Veldman van ms Anda had op 5 mei in de Dintelhaven bij de ADM een lading sojaschroot geladen voor Schoten.

Omdat hij een losdatum had, bleven ze even liggen in Tholen. Daar is geen afloopmogelijkheid meer, dus hij lag daar met vrouw en twee hondjes aan de palen.

Tot de koolmonoxidemeter afging. Ze willen van het schip, maar dat kan niet. De lading blijkt hexaan te bevatten. Niet alleen heel gevaarlijk, maar ook brandbaar. Dus vanwege het ontploffingsgevaar kan men niet naar een plek varen, waar men wel van boord kan. De brandweer heeft uiteindelijk met een bootje de bemanning met de hondjes van boord gehaald.

2 zaken die maar niet opgelost worden, komen samen bij incident met de Anda:

- een veilige ligplaats met afloopmogelijkheid (bereikbaarheid voor hulpdiensten)
- de garantie op het vervoeren van veilige lading

Schipper ook nog zijn werk kwijt
Overigens moet vermeld dat de ADM, het bedrijf waar de schipper heeft geladen, de betreffende schipper werk weigert omdat, naar zeggen, de schipper deze situatie naar buiten heeft gebracht.

Wij vragen:

- Een gelijk beleid voor alle (zee)havens in Nederland
- Een beleid waarbij de schipper altijd op de hoogte gesteld wordt van de eigenschappen van de lading die hij vervoert met een document aangeleverd door de verlader
- Een beleid waarbij ingeval van “gegaste” zeeschepen (of dat nu d.m.v. pillen of sleeves is) ook aan boord van het binnenvaartschip gemeten wordt en de resultaten aan de schipper kenbaar gemaakt wordt via een aan de schipper te overhandigen document.
- Dat er een officieel meldpunt komt om melding te doen als er iets niet in orde is, waarbij bij twijfel de schipper niet gedreigd kan worden, dat als hij de verlading stopzet de kosten voor de schipper zijn.

Ook een schippersleven is een mensenleven

2 zaken die maar niet opgelost worden, komen samen bij incident met de Anda:

- een veilige ligplaats met afloopmogelijkheid (bereikbaarheid voor hulpdiensten)
- de garantie op het vervoeren van veilige lading

ASV wil dat schippers gegarandeerd zijn van een veilige lading!

Schipper Veldman van motorschip Anda laadde op 5 mei in de Dintelhaven bij de ADM een lading sojaschroot voor Schoten. Omdat hij een losdatum had, bleven ze even liggen in Tholen. Daar is geen enkele afloopmogelijkheid meer, dus hij lag daar met vrouw en 2 hondjes aan de palen.

Tot de koolmonoxidemeter afging. ALARM! Ze willen van het schip, maar dat kan niet. De lading blijkt hexaan te bevatten. Niet alleen heel gevaarlijk, maar ook heel brandbaar. Dus vanwege het ontploffingsgevaar kan men niet naar een plek varen, waar men wel van boord kan.

De brandweer haalt uiteindelijk met een bootje de bemanning van boord.

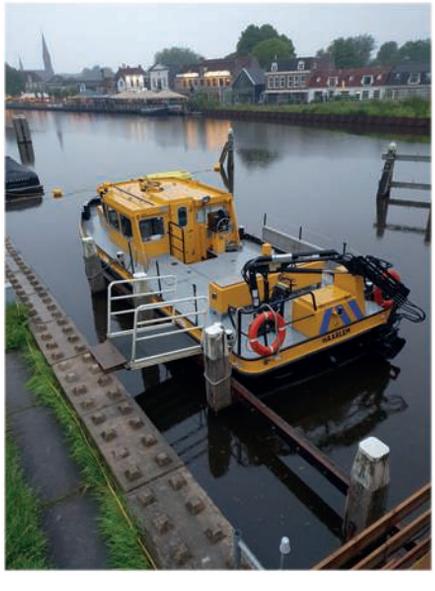
Op 2 juni is er een AO (Algemeen Overleg) commissie Infrastructuur en Waterstaat gepland. Daarbij staat een brief van de Minister over fosfine geagendeerd. De brief die voortgekomen is uit een afschuwelijk incident waarbij de bemanning doodziek is geworden (één persoon lag zelfs gedurende lange tijd in coma).
En na dit incident volgt een ander incident waar de mensen ook hadden kunnen zijn overleden, als ze waren gaan slapen.

Gaan we op nog meer incidenten wachten?

Conclusie:
Schippers moeten erop kunnen vertrouwen dat zij een gegarandeerde veilige lading krijgen. Het is niet voldoende om alleen bepaalde maatregelen te nemen als er met fosfinepillen wordt gewerkt. Die maatregelen zijn een eerste stap, maar waarom is er geen protocol waarbij de schipper een bewijs heeft dat de lading, die zijn schip vervoert, veilig is?

De ASV wil voldoende ligplaatsen, waarbij de schipper veilig van boord kan. Als er (zoals in Tholen) gewerkt wordt aan de afloopmogelijkheden, dan zou er toch nog iets over moeten blijven waar schippers wel van boord kunnen. Dit is vast goedkoper, om alles in een keer te vervangen, maar schippers moeten ook voluit investeren vanwege “hun eigen veiligheid”.
Mogen wij dat van de overheid ook verwachten?

Ook een schippersleven is een mensenleven.



Over mooie ligplaatsen gesproken en beste plaatsjes willen hebben aldus RWS. Kijk hier hoe ze het zelf hebben,

Ligplaatsbeleid

Verslag gesprek port solutions Rotterdam

Namens de ASV: Ronald Sipsma en Otto Klinkenberg

Na een voorstelrondje wordt uitgelegd dat Port Solutions Rotterdam de opdracht heeft gekregen van meerdere havens door heel Nederland en RWS om een plan te maken hoe er op een goede en betaalbare manier walstroom aangeboden kan worden door havens en RWS. Wat is de behoefte vanuit de binnenvaart en wat zijn de huidige struikelblokken met walstroom? Daarom wil men zoveel mogelijk informatie verzamelen van individuele schippers. Dit alles komt voort uit het politieregelement, dat zegt dat vanaf 2025 walstroom verplicht is waarbij Port Solutions Rotterdam vermoedt dat het ook snel opgenomen zal gaan worden in het RPR.

De vraag van Port Solutions Rotterdam was wat de redenen zouden kunnen zijn dat schippers hun eigen generator verkiezen boven walstroom.

De ASV noemde drie punten:
1. Te veel zeulen met kabels door een tekort aan aansluitingen,
2. Veel te duur, met name in de winter,
3. Door elektrolyse kan het casco van het schip aangetast worden. Dit is te voorkomen door het plaatsen van een transformator, maar velen hebben die niet omdat ze nogal prijzig zijn.

Het idee van Port Solutions Rotterdam is om zoveel mogelijk informatie te verzamelen van het stroomverbruik per type schip. Daarom heeft zij heel veel partijen aangeschreven en is ze zo ook bij de ASV terecht gekomen. Naast BLN, CBRB en ASV haalt Port Solutions Rotterdam ook informatie uit data van Parkline die dat echter alleen geanonimiseerd aanbieden aan haar vanwege AVG en privacy. Het standpunt van Port Solutions Rotterdam is dat walstroom rendabel wordt als er door zoveel mogelijk mensen gebruik van wordt gemaakt. Dus het moet makkelijk aan te sluiten zijn, gebruiksvriendelijk en goedkoop. Want als je walstroom heel duur maakt om kostendekkend te worden, gaat niemand aansluiten en wordt het nooit kostendekkend.

Port Solutions Rotterdam pleit ervoor om voor al die nieuwe en bestaande walstroomkasten als één afnemer aan te bieden om op zijn minst een industrie tarief af te dingen. Ze vindt het raar dat wij net zoveel of nog meer moeten betalen voor stroom als een huishouden, wij zijn tenslotte toch industrie.

We hebben kort even gesproken over tankers en containerschepen met koelcontainers. Die schepen hebben een aansluiting nodig van 125 ampère om ermee uit de voeten te kunnen. De ASV heeft de vraag voorgelegd of je moet willen daar een hele infrastructuur op in te richten bij elke ligplaats. Zou het niet beter zijn deze schepen uit te zonderen van de walstroom verplichting, alleen al omdat het hele stroomnet in Nederland er niet op ingericht is. Daarnaast worden ook de generatorsets steeds meer stage 5 en moet je je daardoor dus ook af gaan vragen of de kosten opwegen tegen de baten. Als er zulke vermogens aan walstroom beschikbaar komen, moet je je ook afvragen of het realistisch is dat deze stroom dan echt wel beter voor het milieu is. Het moet toch ergens vandaan komen (kolencentrales bijvoorbeeld) en de nieuwe generatorsets worden ook steeds meer in aantal met stage 5 keuring. Port Solutions Rotterdam deelt ook die mening.

De ASV heeft voorgesteld om een scheepselektricien te benaderen om het antwoord te geven op de vraag wat voor vermogens de kasten zouden moeten leveren. Zij hebben immers ervaring met allerlei verschillende type schepen. Dit vond Port Solutions Rotterdam een goed idee en vroeg of de ASV een bedrijf wist. De ASV zal een bedrijf benaderen om te vragen of zij ook eens mee zouden willen denken.

De ASV heeft haar zorgen geuit over het hebben van één hele grote aanbieder van walstroom. Zo heeft één partij het monopolie in de markt en dat doet de service en prijs geen vaak goed. Port Solutions Rotterdam deelt deze zorgen en heeft ons uitgelegd dat je te maken hebt met meerdere zaken in een walstroomkast. Je hebt namelijk de kast en die kan geleverd worden door vele partijen. Daarna heb je een computer in de kast zitten, die ook door meerdere partijen aan het net gekoppeld kan worden. Vervolgens is het denkbaar dat er meerdere aanbieders op het net hun stroom aanbieden, zodat de schippers zelf de keuze hebben welke aanbieder ze nemen. Dan werkt het net zoals met parkeren. Je hebt één parkeerplek maar meerdere apps en aanbieders waar je kunt betalen voor die plek.

De ASV pleitte voor een generator verbod in plaats van een walstroom verplichting om te voorkomen dat je moet aansluiten, ook al heb je geen generator nodig. Port Solutions Rotterdam zag dit toch anders met hetzelfde doel. Port Solutions Rotterdam pleit voor een walstroomverplichting met de opmerking dat walstroom actief aangeboden moet zijn en als het schip gebruik maakt van eigen voorziening deze verplichting vervalt. Het idee is daarbij dat het dan onmogelijk wordt een schip weg te sturen, wanneer een stroomkast het niet doet. Want er is toch geen generator verbod, maar alleen een walstroomverplichting als er walstroom aangeboden wordt. Daarop heeft de ASV de opmerking erbij gemaakt dat in de praktijk borden vaak kortzichtig geïnterpreteerd worden door controlerende instanties en uitzonderingen op borden vaak terug te vinden zijn in verordeningen en daar is nu eenmaal niet iedereen van op de hoogte.

Verder heeft de ASV aangegeven dat het mogelijk moet zijn voor de schipper om zelf de zekering om te kunnen zetten. Daar had Port Solutions Rotterdam ook over gedacht en zei dat dit inderdaad moet kunnen en daarnaast moet de aardlek op zijn minst op afstand te bedienen zijn. 48 uur wachten op een storingsmonteur slaat nergens op, vond Port Solutions Rotterdam.

Al met al was het een positief gesprek, omdat er eens iemand aan de andere kant van de lijn zat die wist waar men over sprak en vanuit de schipper de situatie benadert.

Voor het AO maritiem Ligplaatsbeleid

Hoofdstuk 3 De ligplaatsproblematiek
Het gebrek aan goede en veilige ligplaatsen is en blijft een enorm probleem en moet zo snel mogelijk aangepakt worden. Inmiddels ligt er een unaniem aangenomen motie VAN DE LEDEN LAÇIN EN POSTMA, voorgesteld 23 juni 2020, waarin de regering wordt verzocht, om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken. De ASV heeft zelf een enquête gehouden (zie de ASV nieuwsbrief https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/Nieuwsbrief-Flipboek/ASV_Nieuwsbrief_oktober_2020/index.html voor de uitkomsten) en voorstellen aangedragen bij Rijkswaterstaat (op verzoek).

Het enige dat hiermee is bereikt is een proef van 3 maanden tot 10 april jl. met een heel beperkte tijdelijke uitbreiding van ligduurmogelijkheden (zie bijlage **Selectie ligplaatsen voor de proef langer liggen dan maximaal toegestane ligtijd**). Deze proef is nog niet geëvalueerd.

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

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

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

Dit was ons voorstel:

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

Er is dus zeker nog een noodzaak wat betreft het ligplaatsenbeleid om verdere stappen te zetten.

Ook de bereikbaarheid van ligplaatsen wordt steeds problematischer met ernstige gevolgen zoals uit onderstaand verhaal duidelijk wordt. Deze baby heeft het overleefd, maar er zijn al doden gevallen doordat ligplaatsen onbereikbaar zijn voor hulpdiensten. https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/moeizame-geboorte-baby-hugo-zet-bereikbaarheid-ligplaatsen-op-scherp

Ligplaatsbeleid besproken op het AO

Tijdens het Algemeen Overleg maritiem werd gevraagd naar het ligplaatsbeleid. Er zou tenslotte een proef gedaan worden, waarbij schepen langer zouden mogen blijven liggen. Wat is de uitkomst van die proef?

Minister van Nieuwenhuizen deelde mee dat er inderdaad op een aantal plekken langer gelegen mocht worden (2 tot 3 weken in plaats van maximaal 3 dagen). Dit bleek niet tot problemen geleid te hebben. Schepen bleven wel langer liggen, maar (bijna) nooit 2 tot 3 weken. Mooi, zou je zeggen, proef geslaagd, dan kunnen we dus gewoon langer blijven liggen, want het leidt niet tot extreme situaties die uit de hand lopen (dat is toch het argument: dan krijgen we ze niet meer weg, en dan blijft iedereen maar liggen)?

Maar nee. Wat is de conclusie? Omdat het geen problemen oplevert, is het niet nodig die langere ligtijdmogelijkheid te hanteren, dat kan best korter.

Wat nu als er WEL problemen hadden voorgedaan? Die ligplaatsen zouden opeens vol liggen met schepen die willen blijven liggen? Dan was vast de conclusie geweest:
Helaas, we hebben ons best gedaan. Maar je ziet dat dit niet vol te houden is, want nu wil iedereen op die plekken liggen en dat kan nu eenmaal niet. Dus we brengen het weer terug.

Helaas is deze “evaluatie” helemaal niet besproken met de ASV, de initiatiefnemer van het aankaarten van dit probleem middels o.a. een enquête.

Sas van Gent: Ooit een ligplaats voor de binnenvaart (de bolders zijn er nog) Nu jachthaven

Deventer

Binnenhavengeld Deventer
Onderstaande brief heeft de ASV gestuurd naar gemeente Deventer

Geachte,
Gisteren, 21-04-2021, mocht de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) inspreken bij de raadstafel, waarbij de nieuwe beheerverordening en havengelden voor de binnenhaven van de gemeente Deventer werden besproken. Dit was allemaal kort dag voor de ASV om dit goed te kunnen voorbereiden, daar wij pas in een later stadium zijn betrokken bij deze nieuwe havenverordening. We willen even terugkomen op de havenverordening van de gemeente Deventer, omdat we gisteren het idee kregen dat er toch nog wat vragen zijn. Daarom willen we u even meenemen in de wereld van binnenvaart.

Er zijn een aantal categorieën schepen; containerschepen, beunschepen, tankers en droge lading schepen. De containerschepen, beunschepen en tankers hebben meestal een korte laad- en lostijd. De droge lading schepen daarentegen hebben vaak een onzekere reisplanning. Die onzekere planning komt door een aantal factoren.

De allereerste belemmerende factor in ons mooie Nederland zijn de ligplaatsen. Deze worden weggehaald of men mag er maar 3 keer 24 uur liggen. De scheepvaart is vaak een gezinsbedrijf met de daarbij behorende afspraken aan de wal; hetzij familiebezoek, boodschappen, doktersbezoek, enzovoort. Dan is 3 x 24 uur een te korte periode.

Als er een reis aangenomen wordt met een melddatum, dan betekent dat, dat men zich pas op die datum mag aanmelden bij de fabriek. Als die datum verstreken is, dan gaan de losuren in, zodat de fabriek het schip in 48 uur leeg kan maken. Dit lukt niet altijd, want de fabriek is ook afhankelijk van andere schepen.

Als de schipper een reis heeft met een melddatum, wil de schipper ook vaak direct naar zijn bestemming varen, omdat ook gedurende de reis belemmerende factoren kunnen optreden; zoals de weersomstandigheden of stremmingen. Als de reis goed verloopt en men te vroeg op de plek van bestemming ligt, heeft men wederom het ligplaatsenprobleem.

Als men vanuit Duitsland komt, is Deventer ook een goede ligplaats om rust te houden.

Daarnaast hebben schippers ook reizen waarbij men zich zo snel mogelijk bij de fabriek moet melden om te lossen. Pas als men door de sluis Deventer is, gaat de lostijd in. Sommige ladingen dienen eerst geanalyseerd te worden in het laboratorium en men moet wachten op de uitslag hiervan, voordat het schip gelost kan worden. In zo'n geval is de schipper wederom afhankelijk van derden, waardoor de ligtijd in Deventer alleen maar verlengd wordt.

Door de nu aankomende korte ligtijd is men soms verplicht de haven te verlaten zonder dat er een nieuwe reis aangenomen is.

Deventer is door de nieuwe havengelden één van de duurste havens in Nederland. In het verleden kon men 2 weken liggen voor dit bedrag. Er wordt nu als reden aangevoerd dat het schutgeld in het bedrag is opgenomen. De schipper moet meer havengeld betalen als men langer ligt dan een week, ook al heeft dat te maken met een kapotte fabriek of als er een analyse van de lading genomen moet worden, waar op gewacht moet worden. De schipper is hier de dupe van. De gemeente Deventer zegt dat het graag binnenvaart in de haven wilt, maar zo voelt het met deze nieuwe havenverordening niet.

Er werd gisteren een paar keer verwezen naar andere gemeenten. Er zijn ook havens in Nederland die half havengeld innen als je er langer dan een week ligt. Er zijn ook havens in Nederland waar er geen havengeld betaald hoeft te worden. Het komt ook voor dat schepen in een week wel drie havens in- en uitvaren en dat er dan drie keer havengeld betaald moet worden. Dit zijn hoge bijkomende kosten. Daarnaast moet in onze branche geknokt worden voor de vracht, want de vrachtprijs is vaak (te) laag.

Daarom de vraag om het havengeld voor 14 dagen te laten gelden en dat je in die 14 dagen in en uit mag varen en niet weer opnieuw voor 14 dagen moet betalen.

Hopende u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens de ASV
Jessica van den Akker
Bestuurslid de
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)

Communicatie

Communicatie op CESNI niveau

Communicatie op CESNI-niveau

De standaarden voor gestandaardiseerde communicatiezinnen in vier talen zijn op 15 april 2021 door het Comité aangenomen.

De CESNI-competentiestandaarden bevatten een gedetailleerde beschrijving van de essentiële competentievereisten op leidinggevend niveau (ML) en operationeel niveau (OL). De vaardigheid om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken maakt deel uit van de kennis en vaardigheden als vereist in kolom 2 van de standaarden.
Voorbeeld: “De schipper moet in staat zijn situaties te beschrijven in de relevante technische en nautische terminologie alsook relevante informatie met betrekking tot de veiligheid aan boord en nautisch-technische kwesties in te winnen, te evalueren en te gebruiken. Dit houdt ook de vaardigheid in om gestandaardiseerde communicatiezinnen te gebruiken”.

1) Methodologie
CESNI heeft in 2018 beslist te werken aan gestandaardiseerde communicatiezinnen op basis van de gratis applicatie voor mobiele telefoons LE SINCP die is ontwikkeld door binnenvaartscholen in Duitsland en Nederland in het kader van het INTERREG-project “Ler(n)ende Euregio”. Met deze applicatie kunnen studenten gestandaardiseerde zinnen in vier talen (het Duits, het Engels, het Frans en het Nederlands) lezen en beluisteren. De opleidingsinstituten voor de binnenvaart (EDINNA) hebben zich ertoe verbonden deze zinnen te gebruiken in het onderwijs in de moedertaal.
De gestandaardiseerde communicatiezinnen, die als een aanbeveling kunnen worden beschouwd, zijn ontwikkeld met volledige inachtneming van de toepasselijke politiereglementen en internationale regels inzake radiocommunicatie.

2) Inhoud van de standaarden
De gestandaardiseerde communicatiezinnen zijn een hulpmiddel voor dekbemanningsleden om de communicatie te vergemakkelijken, waarbij wordt voorzien in een tabel van vier kolommen met gestandaardiseerde zinnen (in het Duits, het Engels, het Frans en het Nederlands).

Meer dan 700 gestandaardiseerde communicatiezinnen worden gebruikt voor vijf communicatiesituaties:

- ◊ Communicatie tussen een schip en een schip (manoeuvreren, varen, waarschuwen en communiceren);
- ◊ Communicatie tussen een schip en de wal (radarassistentie, informatieuitwisseling over de koers, ankeren);
- ◊ Communicatie in noodsituaties (brand, lekkage, aanvaring);
- ◊ Communicatie tussen bemanningsleden aan boord (bijv. instructies);
- ◊ Communicatie over binnenwateren van maritieme aard.

Deze zinnen worden niet enkel gebruikt voor het verzenden van berichten, maar ook voor gestandaardiseerde antwoorden, waardoor de ontvanger van het bericht (de matroos) altijd begrijpt wat de zender van het bericht (bijv. de schipper) bedoelt.

De zinnen kunnen worden gebruikt voor de meest voorkomende communicatiesituaties aan boord van een schip, wat de veiligheid op het schip ten goede komt.

3) Gevolgen voor de binnenvaart
Door gestandaardiseerde communicatiezinnen op Europees niveau te harmoniseren kunnen contraproductieve verschillen in lokale definities worden voorkomen.
Communicatieproblemen aan boord kunnen nefaste gevolgen met zich meebrengen, vooral voor de veiligheid aan boord en de veiligheid van de binnenvaart. Het is voor een internationale bemanning nuttig - en dit behoort tot de specifieke kenmerken van de binnenvaart - om, ongeacht de herkomst en opleiding van de bemanningsleden, te kunnen terugvallen op een enkele reeks zinnen die in zoveel mogelijk relevante nautische situaties kunnen worden gebruikt.

Klopt die informatie wel?

Regelmatig horen wij over aanvaringen met bruggen en naarstig wordt naar oorzaken gezocht. Zo zou de communicatie een groot probleem zijn. Maar communicatie vindt op veel manieren plaats. Het aangeven via een peilschaal van de hoogte van een brug is ook een manier van communiceren, net als informatie verstrekken via sites.

Zo heeft een schipper een probleem bij de Albert Schweitzerbrug in Alphen aan de Rijn, vallend onder provincie Zuid-Holland door een verkeerde berichtgeving van de hoogte van de brug en het ontbreken van een peilschaal (wat is het toch vreemd, dat er van schippers allerlei dure oplossingen worden verwacht om dit soort aanvaringen te voorkomen, waarbij een eenvoudige peilschaal vanuit de provincie nog te veel gevraagd is).

Op 30 april jl. heeft de schipper van motorschip Presto met een hoogte van 5.65 / 5.85 m de bovengenoemde brug geraakt. En dat terwijl bij V.I.N. (vaarwegen in Nederland) en vaarweginformatie bij de vaste opening een hoogte aangegeven wordt van 6.00m. Ook is er op de brug geen peilschaal aanwezig voor eventuele correctie. De genoemde 6.00m is ook overgenomen door o.a. Periskal en Tresco.

Volgens de schipper moet de juiste hoogte in V.I.N. (vaarwegen in Nederland) en vaarweginformatie aangepast worden om verdere ongelukken te voorkomen en zou er een juiste peilschaal moeten worden aangebracht.

De ASV heeft hierover provincie Zuid-Holland geïnformeerd.

Reactie provincie Zuid-Holland:
De provincie Zuid-Holland vermeldt het volgende:
De provincie Zuid-Holland bedient de Albert Schweizerbrug. De eigenaar en beheerder van de Albert Schweizerbrug is gemeente Alphen aan den Rijn. Ten tijde van de aanvaring stond er aan weerszijden van de Albert Schweizerbrug een hoogte beperking bord met daarop aangegeven de doorvaarthoogte van 5,4 meter. We hebben geconstateerd dat op vaarweginformatie.nl een onjuiste doorvaarthoogte was vermeld. Een week na de aanvaring is deze informatie op genoemde website aangepast.

Voor zover bekend hebben er nooit peilschalen bij de Albert Schweizerbrug gestaan. En hoeft dat ook niet, mits er een doorvaarthoogte bord is. Dit bord ontbreekt, maar de doorvaarthoogte werd ten tijde van aanvaring wel aangegeven.

De provincie Zuid-Holland gaat doorvaarthoogte borden (laten) aanbrengen waar deze ontbreken.

ASV: Inmiddels blijkt inderdaad dat de vaarweginformatie is aangepast: voor de doorvaarthoogten wordt nu voor alle openingen 5.40m aangegeven i.p.v. 5.50m en 6.00m.

Toekomst Binnenvaart

Economische situatie binnenvaart

AO maritiem Hoofdstuk 4: de economische situatie in de binnenvaart

Tijdens de corona-crisis zien we des te duidelijker hoe deze sector in feite een ongezonde sector is. Hoewel de overheid haar best doet de sector te helpen in deze tijd, blijven er onoplosbare zaken die eerder door Corona aan het licht komen, dan dat ze erdoor veroorzaakt worden.

De situatie van de schippers ten opzichte van hun opdrachtgevers wordt pijnlijk duidelijk. Als men een modal shift wil, dan wordt dat op deze wijze in ieder geval niet bereikt. We zien ook dat in tijden van wensen om “vergroening” en “innovatie” de binnenvaart daar nauwelijks mogelijkheden toe ziet. Het alleen gericht zijn op zo goedkoop mogelijk vervoeren breekt ons op. De structuur waar de schipper de speelbal is van bevrachter en verlader en slechts mag samenwerken als dat niet prijsopdrijvend zou zijn (ergo: er beneden de kostprijs vervoerd wordt), zorgt dat er geen reserves zijn om klappen op te vangen (zie discussie met de RABO bank https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/04/20/opinie-parias/).

De ASV vraagt o.a. om:
- Een meer transparante markt; dit zou o.i. als crisismaatregel ingevoerd kunnen worden (zie bijvoorbeeld https://www.algemeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-agora/)
- Het bepleiten bij CCR/CESNI voor het her-instellen van de crisishardheidsclausule
- Een Minister die zich hard maakt voor Europees vervoersbeleid waarbij keuzes voor een modal shift ook ondersteund worden door de juiste maatregelen.

Programma toekomst binnenvaart

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

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

Tijdens de eerste werksessie op 25 februari 2021 heeft het Ministerie van IenW informatie gedeeld over het Programma Toekomst Binnenvaart en een beeld geschetst van de inbreng die daarover tot nu toe tijdens een tweetal plenaire sessies van eind 2020 is opgehaald. Aan deze plenaire sessies hebben vertegenwoordigers van de binnenvaartsector deelgenomen, waaronder brancheorganisaties, binnen- en zeehavens, kennisinstellingen, verladers en binnenvaartopleidingen. Het door IenW geschetste beeld van de inbreng tijdens de plenaire werksessies is opgenomen in een aan de schippers toegezonden discussiedocument. Dit discussiedocument is gebruikt als leidraad voor de dialoog.

Aan het begin van de eerste werksessie met de schippers heeft IenW ook aangegeven wat het doel is van deze werksessies, namelijk een praktijk-toets van de tot nu toe opgehaalde inbreng tijdens de hierboven genoemde plenaire sessies en het ophalen van mogelijk nieuwe gezichtspunten over de toekomst van de binnenvaart die door individuele ondernemers/schippers belangrijk worden gevonden. De inbreng van de varende ondernemers/schippers zal worden meegenomen in het programma toekomst binnenvaart en worden gedeeld met de partijen die betrokken zijn bij de plenaire sessies van het Programma Toekomst Binnenvaart.

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

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

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:
- Tijdens de eerdere plenaire sessies zijn lange termijncontracten als oplossing genoemd voor de financiële haalbaarheid van vergroening c.q. innovaties. Een reactie daarop is dat lange termijncontracten niet door de schippers als “oplossing” is genoemd. Dat is wel een oplossing die regelmatig voorgesteld wordt door verladers o.a. bij monde van Evofenedex (en lijkt te worden overgenomen door het Ministerie). Daarnaast duren lange termijn contracten enkel zo lang als de opzegtermijn die erin staat.
- Het beschikbaar stellen van Europese gelden kan de verduurzaming vooruit helpen.
- Blokkades die bestaan bij kapitaalverstrekkers (banken) moeten verder onderzocht worden. De huidige kre-

dietmarkt blijkt niet geschikt voor de binnenvaart. Banken hebben daarnaast te maken met strengere regelgeving (stress test sancties) wat een negatief effect heeft op binnenvaart ondernemers. Financiering van de ECB moet terecht komen bij de particuliere schipper.

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

SAMENWERKING

Conclusie

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

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:

- Dat zodra samenwerking de positie van de schipper echt versterkt (bijvoorbeeld EUBO) het onmiddellijk verboden wordt.
- Als samenwerking niet mag leiden tot betere tarieven (opmerking destijds van Minister Schultz: “samenwerking mag niet prijsopdrijvend werken”) dan is het een holle kreet waar we weinig mee opschieten.
- Dat het voortdurend schermen met de NPRC als “voorbeeld” hoe het de (aangesloten) schippers zou helpen, een slecht voorbeeld is omdat dit samenwerkingsverband (zie rapport Nijenrode1) precies hetzelfde werkt als andere bevrachters, waarbij men werk naar zich toe probeert te trekken door akkoord te gaan met contracten waarbij de vergoeding voor vervoer (vrachtprijs) weer lager is dan bij de concurrent-bevrachter. Ergo: de schipper weer minder krijgt voor hetzelfde werk. Voor de sector in het geheel werkt dit dus helemaal niet positief. (NB: tijdens de feedback ronde is aangegeven dat dit niet een door alle deelnemers gedeelde opvatting is).
- Dat samenwerking alleen zin heeft als varende ondernemers in coöperatie-verband een bodemtarief mogen hanteren (dat door de overheid geborgd moet worden).
- Dat barrières moeten worden weg genomen, zoals die bestaan vanuit mededingingsbeleid.
- De businesscase voor financiering van verduurzaming wordt niet met samenwerking opgelost. De kosten daarvan moeten bij de verlader gelegd worden. Die moet (zonodig gedwongen) voor duurzaamheid (binnenvaart) kiezen en de kosten daarvan dragen.
- Dat er onderling vertrouwen nodig is. Door wantrouwen en uiteenlopende meningen is bijvoorbeeld de coöperatie van de EUBO (2010) uit elkaar gevallen.
- Samenwerking zal altijd vrijwillig moeten blijven en nooit opgelegd.
- Samenwerking kan leiden tot een vijandige reactie van bevrachters (geen gebruik maken van schepen uit het samenwerkingsverband). Belangrijk is dus dat de groep die gaat samenwerken groot genoeg is zodat je er niet om heen kunt.
- De overheid zou een tijdelijk financieel vangnet kunnen vormen in de opstartfase van een samenwerkingsverband door gunstige leningen te verstrekken (voor schepen van het samenwerkingsverband die de bevrachters links laten liggen).
- Samenwerking betekent een professionalisering van de bedrijfsvoering en dat kan kostenverhogend werken, bijvoorbeeld omdat in de huidige situatie de kosten van de meewerkende partner niet in ogenschouw worden genomen.
- De markt zou transparanter moeten zijn. Daarin is geen plaats is voor een tussenpersoon tussen verlader en varende ondernemer.
- De toepasbaarheid van samenwerking wordt bepaald door het soort markt/ladingsegment. Samenwerking in de spotmarkt ligt daarbij minder voor de hand (bijv. in tegenstelling tot de containermarkt).
- De spotmarkt speelt een belangrijke rol in het opvangen van prijsfluctuaties. Voor een betere positie van varende ondernemers in deze markt is een veel meer transparante markt nodig, conform de aangenomen Kamermotie. Men zegt dat “de sector” dat niet wil, maar degenen die er het meeste belang bij hebben, de schippers, is niets gevraagd.
- Op EU niveau zijn al veel regels geharmoniseerd. Dit is van groot belang, omdat de binnenvaart grensoverschrijdend is. Er is echter verdere harmonisatie nodig, bijvoorbeeld op het gebied van laad- en lostijden, liggelden of BICS.

INNOVATIE

Conclusie

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

stroeve (EU, CCR, of nationale) regelgeving.

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:

- Innovatie en digitalisering zijn geen doelen op zich, maar een middel tot verbetering (efficiëntie, dienstverlening, communicatie, navigatie, verduurzaming, veiligheid). Innovatie moet niet zonder reden afgedwongen worden. Te veel innovatie/digitalisering heeft ook als gevolg dat kennis van het vak afneemt. Dit is problematisch bij technische uitval. Wees met digitalisering transparant en houd het simpel, zodat iedereen er gebruik van kan maken.
- Creëer als overheid ruimte voor innovatie in de regelgeving, zodat ondernemers nieuwe ideeën kunnen uitproberen zonder tegen problemen aan te lopen bij de inspecteur. Zorg ook voor simpele en duidelijke procedures.
- Het gebrek aan innovatieve motoren is deels te wijten aan het feit dat de markt voor binnenvaart motoren te klein is waardoor er te weinig aanbod van motorfabrikanten is.

Motorspecificaties zouden op mondiaal niveau afgestemd kunnen worden. De CCR eisen dragen negatief bij aan het verdienmodel van fabrikanten waardoor het minder aantrekkelijk is om voor deze markt te produceren.

- De mogelijkheid om vrachtwagenmotoren te mariniseren is prima, maar vooral interessant voor kleine schepen omdat de vermogens daarvan beperkt zijn.
- Innovatie in de binnenvaart wordt afgeremd door sommige CCR-eisen, waar de schippers al hun geld aan kwijt zijn. De gelden uit het reservefonds hadden bijvoorbeeld elders gebruikt kunnen worden voor innovatie (zoals studies).
- Waarom moet er ingezet worden op dure Stage V motoren en wordt niet aangesloten bij bijvoorbeeld de Tier-2 eisen?
- Het huidige onderwijsaanbod is niet innovatief genoeg en behoeft Europese harmonisatie. Ook zijn de doorstroommogelijkheden met de huidige opleidingen te beperkt. Daarnaast is benoemd dat een goede MBO 4 opleiding zou moeten voldoen om in de praktijk het vak goed te kunnen uitoefenen (waarom is HBO nodig?).

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

Door deelnemers naar voren gebrachte en besproken aandachtspunten:

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

Tijd voor het grote omdenken

Het begint erop te lijken dat, alle goede bedoelingen ten spijt, de huidige energietransitie tot op heden alleen maar bijdraagt aan méér uitstoot van broeikasgassen. Dit maakt Michel Voorwinde, Directeur Bovag-afdeling Energiesystemen en Revisie, duidelijk in het opiniestuk “overheidsbeleid leidt tot meer Co2 uitstoot” *.

Zo wordt, om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen, vanaf 2022 de binnenvaart verplicht om met hernieuwbare brandstoffen te varen die niet alleen tot MEER uitstoot zullen leiden maar bovendien ronduit gevaarlijke situaties op kunnen leveren en tot slot de binnenvaartsector op enorme kosten zal jagen.

En dat is allemaal helemaal niet nodig.
Wat nodig is, is omdenken en omdoen!

Laten we nu eens kijken hoe deze wereld echt een beetje mooier kan worden: laat de binnenvaart varen!

Modal shift als middel voor reductie broeikasgassen
Dat is namelijk de manier om op korte termijn ervoor zorg te dragen dat de broeikasgassen afnemen. En het Ministerie weet dat, want men heeft zelf in oktober 2020 de status “definitief” geplaatst op de Routeradar 2019 Straatbeeldmonitor, (Status quo en ontwikkeling van hernieuwbare energiedragers in mobiliteit in Nederland), een rapport uitgegeven door Rijkswaterstaat, geschreven door TNO.

Daarin lezen we dat over de broeikasgasuitstoot door mobiliteit de KEV 2019 aangeeft dat het wegverkeer met een aandeel van circa 85% in het totaal veruit de grootste bron van broeikasgasemissies binnen de binnenlandse mobiliteit is. Goederenvervoer over de weg is verantwoordelijk voor 32% van de uitstoot (Vrachtauto’s en bestelauto’s zijn goed voor achtereenvolgens 19 en 13%).

Daarentegen levert de binnenvaart en de visserij slechts een zeer bescheiden bijdrage aan de uitstoot van circa 2 à 3% weet dit rapport te melden (bizar is dat de mate van uitstoot bij vrachtwagens en bestelauto’s wel uitgesplitst is in dit rapport, maar bij binnenvaart en visserij niet).

De binnenvaart is verantwoordelijk voor 33,9% van het totale goederenvervoer, terwijl het wegtransport 47,6% van het goederenvervoer voor haar rekening neemt.

Ergo: waar het wegtransport 1,4 maal de hoeveelheid goederen vervoert in vergelijking met het vervoer over water, zorgt zij voor een 10 tot 15 maal hogere uitstoot.

Als we deze cijfers afzetten tegen het aandeel goederenvervoer voor de binnenvaart, dan maakt dat duidelijk dat de eenvoudigste en beste manier om iets aan de uitstoot te doen is NIET de binnenvaart en het milieu belasten met (levens)gevaarlijke biobrandstoffen (FAME), maar zorgen

dat er veel meer over het water vervoerd gaat worden. Dat is verreweg de snelste winst.

Omgekeerde modal shift
Maar helaas is het zo dat, alle mooie woorden ten spijt, over het streven naar een modal shift -men wil al jaren meer vervoer over water en minder over de weg- er sprake is van een omgekeerde modal shift:

Het aandeel van de binnenvaart in de vervoersprestatie nam tussen 2010 en 2018 af van 36,8% naar 33,9%, het aandeel van het wegvervoer steeg juist van 46,6% in 2010 naar 47,6% in 2018.

En we zien het niet verbeteren. De (regeldruk) op de binnenvaart wordt almaar hoger. Zo is het handhavings- en boetebeleid extreem streng en hoog vergeleken met het (goederen)vervoer over de weg, de investeringen blijven ver achter (slechts 7% van de gelden voor infrastructuur in Nederland gaan naar de waterwegen), achterstallig onderhoud blokkeert de binnenvaart, CCR regelgeving doet wat ze van plan was; de kleinere schepen verdwijnen uit het bestand, voorzieningen zijn ronduit slecht te noemen, financieringsmogelijkheden voor kleinere schepen zo goed als onmogelijk, om maar wat zaken te noemen.

Ingehaald door de zuiderburen
Vlak over de grens zien we een enorme stimulans voor de binnenvaart. België investeert volop in kades, ligplaatsen en het vestigen van bedrijven langs de waterkant met als doel: veel meer werk moet vervoerd worden over water.
Maar waar blijft Nederland waterland?

Het is tijd voor het grote “omdenken” in Nederland: Ga uit van de behoeften van de binnenvaart en stimuleer die. Zie de binnenvaart niet langer als een obstakel i.v.m. bruggen of mensen die langs de waterkant willen wonen. Zie de binnenvaart als een deel van de oplossing. Als de binnenvaart die kans krijgt, dan kan er ook geïnvesteerd worden in vergroeningszaken waar we allemaal beter van worden.
Wacht niet langer: zorg dat die binnenvaart in aandeel toeneemt. Dat gaat niet vanzelf, daar moet voor gekozen worden door beleidsmakers. Door de Minister, door de Kamer, door het Ministerie, door Rijkswaterstaat, door provinciebesturen en gemeenteraden, door verladers. Door U!

*https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/05/25/overheidsbeleid-leidt-tot-meer-co2-uitstoot/
Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Nautisch Technisch

Adviesgroep Rijn

Onderstaande heeft de ASV opgestuurd:

Bij deze doet de ASV (Algemeene Schippers vereeniging) een officiële aanvraag om onderdeel uit te maken van de adviesgroep Rijn.

De ASV is een organisatie die inmiddels de respectabele leeftijd van 75 jaar heeft gehaald en bestaat uit varende leden -particuliere schippers vooral- die actief zijn in de droge ladingvaart, waarbij er een grote diversiteit is aan type schepen.

Sinds enkele jaren heeft de ASV het mandaat dat zij ooit aan de Koninklijke Vereniging Schuttevaer (KVS) gegeven heeft om ook namens onze leden over nautisch-technische zaken te spreken, teruggenomen. De Koninklijke Vereniging Schuttevaer vertegenwoordigde
160 jaar lang de Nautisch Technische belangen van alle binnenvaart organisaties, maar toen deze organisatie opging in de BLN -wat een sociaal/economische organisatie is- zijn onze wegen gescheiden.

Ook al behartigen de diverse organisaties de belangen van “de sector”, daarbinnen zijn er grote verschillen: Waar de standpunten van BLN-Schuttevaer voor een groot deel worden bepaald door de belangen en behoeftes van rederijen en grote ondernemingen, zoals duwvaartrederijen, behartigt de ASV de belangen van de (midden en) kleinbedrijven; de particuliere binnenvaart.

Daarbij vertegenwoordigt de ASV vooral de ondernemers met één tot drie schepen en zijn ons daardoor wellicht meer bewust van alle gevolgen die zijn opgetreden na de Waal-projecten die uitgevoerd zijn einde negentiger jaren. De gevolgen die dat heeft gehad voor de bodemerosie en waterverdeling zijn groot.

Om recht te doen aan alle belangen, ideeën en meningen zou daarom de stem van de ASV ook op vaste basis gehoord moeten worden. Daarom verwachten wij dan ook in de toekomst onderdeel uit te kunnen maken van de adviesgroep Rijn.

Wij zouden ook graag een vertegenwoordiging hebben in de adviesgroep Rijn. Wij is de Algemeene Schippers Vereeniging ASV. Onze organisatie bestaat dit jaar 75 jaar. Wij vertegenwoordigen een aanzienlijk deel van de particuliere schippers maar staan los van BLN-Schuttevaer. De standpunten van BLN-Schuttevaer worden nu voor een groot deel bepaald door de rederijen en ondernemers met grote verbanden zoals de duwvaart rederijen. Wij als ASV vertegenwoordigen meer de ondernemers met één tot drie schepen en zijn ons wellicht meer bewust van alle gevolgen die zijn opgetreden na de Waal projecten, die uitgevoerd zijn einde negentiger jaren . De gevolgen die dat heeft gehad voor de bodem erosie en waterverdeling zijn groot. Dit wordt door de belangenverstrengeling binnen BLN -Schuttevaer niet objectief weergegeven.

Dit is de reden dat wij ook een zetel claimen in de adviesgroep Rijn.

Bijeenkomst Maascorridor

Op woensdag 26 mei heeft er een “bijeenkomst Maascorridor” plaatsgevonden waar Machiel Smitsman en Marten Kombrink virtueel aanwezig waren namens de ASV.

Na de welbekende voorstelronde werden factsheets besproken aangaande de werkzaamheden aan de sluizen Weurt, Heumen en ook kwam St. Andries ook aan bod.

Het was een kort en bondig verslag met foto’s, een tijdspad waarbij er stremmingen zijn en de daarbij behorende werkzaamheden. Men tracht de stremming zo kort mogelijk te houden.

Wat gaat er gebeuren?

- De hefdeuren e.d. worden grondig onderhanden genomen, waarbij gezegd werd dat er met eersteklas materiaal wordt gewerkt en gebruikt. Hierbij gaven wij aan dat je wel eersteklas materiaal kunt gebruiken, maar als iets niet of onvoldoende gesmeerd wordt, gaat uiteindelijk het beste materiaal kapot.
- Het geleide-werk voor de sluis wordt gerepareerd.
- Met het drijvend remmingwerk voor de Oostsluis wordt voorlopig niks gedaan.
- De schuifdeuren van de Oostsluis worden goed in de gaten gehouden daar het één en ander tegen het einde van de levensduur loopt.
- Ook schroefstralen, draaiende schroeven tijdens het schutten werd benoemd. Voor de Oostsluis heeft dit relatief meer negatieve effecten dan voor de Westsluis: De Oostsluis heeft een soort van tegelvloer, waarbij eventuele schade kan ontstaan en men last kan krijgen van kwelwater; waterstroming onder de sluis door.
- Ook de schuifdeuren zijn door hun leeftijd kwetsbaarder geworden. De wielen en lagers hebben al wat speling welke bij dwarskrachten onnodige schade kunnen krijgen tijdens het openen en sluiten van de deuren.

Tijdens de rondvraag hebben we geconstateerd dat er bij RWS geen consequent beleid wordt gevoerd aangaande onderhoud, reparatie en spoedreparaties. Met name kwam naar voren dat het gebrek aan uniformiteit van gebruikte materialen dit in de hand werkt en bepaalde beslissingen sterk persoonlijk ingevuld worden. Hierbij hebben we nog benoemd dat geluiden uit het werkveld (sluismeesters en schippers) betreffende knarsen, piepen e.d. van sluitende en opengaande deuren niet gehoord worden, dan wel niets of te laat wat mee gedaan wordt.

Goed nieuws

Noord-Holland vergoedt gedupeerde schippers
In een gesprek met de ASV heeft gedeputeerde Olthof van provincie Noord-Holland uitgesproken dat de schippers die geblokkeerd lagen tussen de Bosrandbrug en de brug van Leimuiden, gecompenseerd worden voor de geleden schade.

En nee, men hoeft niet allerlei zaken over de afgelopen jaren aan te tonen; de provincie wil de schippers zonder al te veel poespas tegemoetkomen en naar berichten die ons bereiken is dat ook al zo gecommuniceerd met de betreffende schippers.

De provincie stelt dat er weliswaar veel onvoorziene zaken op hun pad kwamen, maar dat het gebrek aan de juiste communicatie ervoor heeft gezorgd dat de schippers niet tijdig op de hoogte zijn gesteld.
Wij danken de provincie hartelijk voor deze benadering, waarin men blijkt geeft de beroepsgroep serieus te nemen.
Dus hierbij onze complimenten! Daar kunnen andere overheidsorganen (gemeente Deventer bijvoorbeeld) veel van leren.

Het betrof het volgende:
Eén van de leden van de ASV heeft ons benaderd met het volgende:
De schipper is onderweg vanaf het Noorden naar Aalsmeer. Hem is bekend dat de Bosrandbrug gestremd is tot 1 maart 07.00 uur. Hij heeft vrijdag 26 februari meerdere wegen bewandeld en navraag gedaan over wanneer de stremming daadwerkelijk opgeheven wordt.

Hij kreeg helaas geen eenduidig antwoord op zijn vraag. Alle betrokkenen zeiden iets anders of wisten het niet. Maar over 1 ding waren ze het eens: de stremming zou uiterlijk 1 maart 07.00 uur opgeheven worden.

Hij is dus voor de brug gevaren, omdat als de Bosrandbrug op 1 maart weer in bedrijf zou zijn, de brug van Leimuiden eruit zou gaan voor een maand (een MAAND die nodig zou zijn om hem gereed te maken voor afstandsbediening).

Op 1 maart wilde ons lid dus door de Bosrandbrug varen, maar kreeg geen gehoor. Uiteindelijk wist de centrale bediening van Heerhugowaard hem te vertellen dat de Bosrandbrug nog tot zeker donderdag 4 maart buiten gebruik is. Tegelijkertijd heeft men wel de brug van Leimuiden gestremd. Overigens is deze man zelf zaterdag 27 februari nog polshoogte gaan nemen bij de Bosrandbrug waar niemand aan het werk was. Als er onvoorziene zaken zijn, zou je mogen verwachten dat men met man en macht aan het werk is om de zaken alsnog voor elkaar te krijgen. Maar nee hoor, helemaal geen werkzaamheden. De schipper heeft daarmee o.i. alles gedaan wat hij zou kunnen doen om op tijd op de hoogte te zijn van de omstandigheden en de juiste keuze te kunnen maken. De overheid: provincie Noord-Holland laat deze schipper (deze sector) echter danig in de steek.

Want over een uitbreiding van de stremming is, voor zover wij kunnen nagaan, niet gecommuniceerd. In ieder geval niet via de gebruikelijke weg zoals teletekst en zelfs niet naar de bediening van de brug.
Als de schipper het tijdig had geweten had hij in het weekend via Haarlem gevaren om in ieder geval te kunnen lossen.

Ook voor de verlader is dit een slechte zaak: het losbedrijf krijgt nu alle schepen tegelijkertijd daar als de stremming voorbij is.

Kennismakingsgesprek met Hoogheemraadschap van Delfland

Marten Kombrink en Machiel Smitsman hebben voor de ASV een kennismakingsgesprek gevoerd met Hoogheemraadschap van Delfland. Daarbij is o.a. een presentatie besproken die handelde over het volgende onderwerp:
Waarom werden er in 2018 schutbeperkingen in Delfland ingesteld?

In de zomer van 2018 was sprake van een uitzonderlijke, langdurige droogte. Deze viel samen met langdurig lage rivierstanden tot zelfs in de winter. Dit zorgde dat begin juli de watervraag sterk toenam, mede door de toenemende doorspoelbehoefte als gevolg van toenemende zoutindringing bij de sluizen (piekvragen tot bijna 2,5 m3/s).

Volgende stappen zijn toen genomen:

- Wateraanvoer gemaximaliseerd en bespaard op doorspoelen onder meer door daar waar mogelijk hogere chloridewaarden te accepteren. Daarnaast werden gebruikers opgeroepen om zuinig met water om te gaan en werd de sluisbeheerders gevraagd om zo efficiënt mogelijk te schutten (alleen indien noodzakelijk, volle kolken). Dit bleek echter niet voldoende om de doorspoelbehoefte te verminderen.
- Eind juli -begin augustus was sprake van een (regionaal)watertekort. Hierdoor trad de verdringingsreeks in werking. Door de steeds maar dalende rivierafvoer bleef de verzilting toenemen en was het noodzakelijk om schutbeperkingen in te stellen, daarbij volgend de verdringingsreeks waarbij scheepvaart tot categorie 4 behoort.
- De schutbeperkingen zijn ingesteld voor alle sluizen aan de Nieuwe Maas. Voor de Parksluizen en buitensluis Schiedam waren schutbeperkingen ingesteld van 5 augustus tot 6 september. Voor de Vlaardinger Driesluis gold een volledige stremming van 5 augustus tot 15 augustus, gevolg door een beperkt schutregime tot 6 september.
- Door de aanhoudende lage rivierafvoeren en droge herfst in 2018, heeft Delfland tot december water moeten aanvoeren vanuit het Brielse Meer voor de verziltingsbestrijding bij de Parksluizen.

Langsdammen; **GEEN** oplossing!!!

In het binnenvaartmagazine van BLN-Schuttevaer Kade 320 van april 2021 staat een artikel over de langsdammen. Een jonge man geeft daarin de resultaten en conclusies van zijn afstudeeronderzoek weer.

Ik moet zeggen dat ik nogal wat kritiek heb op het onderzoek en zeker op de conclusies.

Dat de rivier in 150 jaar c.a. 2 meter is gedaald, kan ik wel onderschrijven, maar wat hij niet vermeld is dat de sterkste daling de laatste 20 jaar heeft plaatsgevonden; c.a. 60 tot 80 centimeter.
Dus de 130 jaar daarvoor ging het stukken minder snel met de bodemdaling.
Wat hij niet vermeldt of niet onderzocht heeft, is hoe het komt dat het de laatste 20 jaar zo snel is gegaan.

De verbreding van de Waal eind negentiger jaren van de vorige eeuw en het wegstromen van de hoeken in de Waal met bodemkribben die ze nu de harde laag noemen, heeft ervoor gezorgd dat er veel meer water via de Waal wegloopt, waardoor het Pannerdens kanaal te weinig water krijgt en de IJssel en het IJsselmeer ook.

Dit heeft de bodemerosie zeer zeker verergerd, zodat we nu 4 centimeter per jaar verliezen.

De langsdammen hebben zeker niet gezorgd voor vermindering van de bodemerosie. Dat toont het resultaat tot nu toe ook aan; de stroomsterkte is toegenomen dat is ook logisch als je de rivier smaller maakt.

Langsdammen remmen de stroomsnelheid niet af, zoals dwarskribben dat wel doen.

Mijn conclusie is dan: de stroomsnelheid gaat omhoog, meer erosie, smaller zomerbed dus minder ruimte ook voor de jachtschippers. Dus minder veiligheid voor eenieder.

Dan wordt er in het artikel gesproken over een ontstane ondiepte, maar er wordt niet bij verteld waar die ondiepte zich bevindt. Tussen de langsdammen zal het niet zijn gezien de stroomsnelheid, is mijn vermoeden en dat wordt bevestigd door leden van ons die daar regelmatig varen. Waar wordt het ondiep?

Dat is waar de rivier breed wordt; daar valt het sediment naar beneden.

Dat is waargenomen bij Brakel. Daar is een ondiepte gekomen, die er vroeger niet was. En daar zaten we nou net niet op te wachten.

Nu kun je wel concluderen dat het resultaat dan niet goed is, maar op termijn vast wel, maar dan begrijp ik niet waar dat op gebaseerd is.

Dus u begrijpt mijn conclusie en die van alle schippers die ik er over spreek. Allen zijn zeer negatief over de langsdammen.

Ger Veuger
Denktank lid van de Algemeene Schippers Vereeniging.

Rapportages Staat van de Infra RWS

Onderstaand schrijven heeft de ASV gedestilleerd uit een schrijven van Rijkswaterstaat.

Dit is de eerste keer dat voor alle netwerken van IenW een dergelijke rapportage aan de Kamer beschikbaar wordt gesteld. Voortaan zal via deze rapportages jaarlijks de actuele technische toestand van het areaal inzichtelijk worden gemaakt. Samen met de vierjaarlijkse externe validaties op de instandhoudingsopgave en de jaarlijkse begrotingsinformatie biedt dit in de toekomst een instrument om de ontwikkelingen in de tijd ten aanzien van kwaliteit, behoeften en budgetten in samenhang te behandelen.

Rapport RWS
Kijkend naar de nabije toekomst constateren wij (RWS, red) op basis van dit rapport dat er aandachtspunten en risico's zijn, waarbij sprake is van verschillen tussen de drie netwerken (weg, spoor, water, red). De technische levensduur van relatief veel objecten nadert zijn einde. De veroudering leidt al incidenteel tot beperkingen aan het gebruik, doordat RWS onder andere via inspecties er altijd voor waakt dat er geen onveilige situaties ontstaan. Daardoor is het niet altijd mogelijk om het afgesproken kwaliteitsniveau te behouden.

Goede instandhouding is dus noodzakelijk om te zorgen dat infrastructuur veilig en beschikbaar blijft, wat mede door de toenemende belasting door verkeer en klimaatverandering een uitdagende opgave wordt. Bruggen worden letterlijk zwaarder belast en de klimaatverandering heeft invloed op het functioneren van de stuwen en gemalen in het netwerk. De verwachting is dat in de toekomst het gebruik of de bediening vaker beperkt zal moeten worden, mede doordat als gevolg van de toenemende belasting door verkeer en klimaatverandering de resterende levensduur van de assets korter wordt. Het kwaliteitsniveau staat dus onder druk. Gelet op het maatschappelijk belang van de infrastructuur moeten we daarom aan de slag, waarbij we oog dienen te blijven houden voor de juiste balans tussen ambities, de daartoe noodzakelijke kwaliteit en prestatieniveaus, de kosten en de risico's.

Reactie ASV op Vlaanderen voert centrale bediening in

Tegen 2032 moeten alle bruggen en sluizen van de Vlaamse vaarwegbeheerder op afstand worden bediend vanuit een bediencentrale. Lezen we in de Schuttevaer.
De ervaring van de schippers is echter lang niet altijd positief.

Veiligheid in het geding
Zo gaat de veiligheid aantoonbaar achteruit. Helaas zijn er talrijke incidenten, waaronder zelfs al dodelijke ongevallen, te betreuren door het op afstand bedienen van kunstwerken. Maar ook de vele schades, de bijna-ongevallen en dergelijke komen regelmatig voor.
Er is tenslotte geen beter zicht dan lokaal zicht. Zelfs als het zicht om wat voor reden dan ook minder is, is er altijd de mogelijkheid om even buiten te gaan kijken. Dat ontbreekt bij centrale bediening (waarbij men bovendien niets hoort, zoals schreeuwen en dergelijke in noodgevallen). Dode hoeken zijn op camera veel lastiger in te zien als door een lokale brugwachter.

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

Consequenties voor wegverkeer
- Algemeen: Het hele proces duurt (door de veiligheidswaarborgen) langer: een circa 33% langere 'roodlichttijd' voor het wegverkeer.
- Omdat de filezwaarte kwadratisch gaat, neemt de vertraging met 80% toe
- Meer vertragingen (ook door storingen die zich meer voordoen)
- Hogere (maatschappelijke) kostenpost door toename stremmingen afsluitingen van wegen op water en/of de weg bij ongevallen/ grote storingen
- Het is dus heel vreemd dat we lezen "Directe effecten van de varianten op de doorstroming"

Consequenties personeel
- In eerdere studies bleek dat wat er werd bezuinigd op bedienend personeel, volop uitgegeven werd aan ICT personeel die de zaken weer moesten herstellen.
- Aan de andere kant is het voor het bedienend personeel een groter risico "afgerekend" te worden op ongevallen die zich eerder voordoen door zaken als slecht zicht, dode hoek, niet goed werkende apparatuur (beeldschermen), minder contact via zicht en geluid.

Harde cijfers: Consequenties voor bedienaars
- In plaats van 'goedkope' sluiswachters heb je nu dure ict'ers nodig
- Meer storingen en die verhelpen kost ook geld, bovendien betaalt "iemand" voor het oponthoud, dus maatschappelijk gezien is het wellicht helemaal niet goedkoper.
- Openingstijd is door veiligheidsmaatregelen verlengd met 1,5 minuut.

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

De binnenvaart zit niet te wachten op nog meer drempels voor de binnenvaart, veroorzaakt door bezuinigingen.

Vlot en veilig

Vlot en veilig is het credo van Rijkswaterstaat. Bij veiligheid horen ook regels, dat weten schippers als de beste. En dat er gehandhaafd wordt met extreme boetes, weten we ook. Allemaal voor onze eigen veiligheid, horen we keer op keer.

En wat is het resultaat van al ons gevraag om matiging? De boetes gaan omhoog!

Dan verbaast het ons natuurlijk wel dat diezelfde overheid zegt niet op te kunnen treden tegen situaties waarvan iedereen op zijn klompen kan aanvoelen dat ze wel heel onveilig zijn.

Al in diverse overleggen met het Ministerie, zowel bij het OTNB (overleg Techniek nautiek binnenvaart) als met het ILT, heeft de ASV aandacht gevraagd voor de gevaren die we tegenkomen op het water veroorzaakt door andere vaarweggebruikers, zoals vaartuigen (politiebootjes, Rijkswaterstaatboten, snelle jachten, Zeeschepen en collega's) die teveel golfslag veroorzaken. Maar specifiek is de laatste tijd aandacht gevraagd voor de gevaren die specifiek vissers (in kleine bootjes) opleveren, die hun hobby beoefenen op plaatsen waar het ronduit levensgevaarlijk is.

Steevast is het antwoord dat "het mag" en men er dus niets aan kan doen.
Alsof de overheid er niets in te zeggen heeft of iets mag of niet.

En daardoor moest de schipper van tanker Reimerswaal, 2000 ton chemische lading vervoerend, dus kiezen: óf ik vaar over één of meer bootjes heen met vissers óf ik ga achter de boei langs. Hij koos voor het laatste waardoor hij vast liep en zelf met een enorme schadepost zit. Het is wel voor te stellen wat een enorme schrik het voor de vissers maar ook voor de schipper moet zijn geweest. Je zult maar opeens 30 lichtjes van vissers zien in het donker die met een hoofdlamp zitten te vissen.

En je kunt je voorstellen hoe het is als die in paniek, als ze eindelijk in de gaten krijgen dat er een schip met 14km per uur op hun af komt, alle kanten op zwermen. Hoe moet jij als schipper dan reageren? In een fractie van een seconde moet de schipper de keus maken en in dit geval heeft het in ieder geval niet tot persoonlijke ongelukken geleid, dankzij de schipper van de tanker.

Maar het had natuurlijk veel erger af kunnen lopen met de mannen op bootjes die zaten te vissen, vlakbij de in- en uitvaart van de voorhaven van de Krammersluizen. En dat willen we toch niet?

https://tinyurl.com/2uk8br7k

Moeten we dan niet eindelijk eens kijken wat er gedaan kan worden om de zaak veiliger te maken?

Het mag nu eenmaal, is geen antwoord. Als het getij verloopt, dient men de bakens te verzetten…

Voor AO beter bediend

Hoofdstuk 8: Voortgang programma Beter Bediend

Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 6 november 2020 Voortgang programma Beter Bediend - 31409-303

Het programma beter bediend is een goede impuls om de zaken wat beter te maken voor de binnenvaart. Echter, er zijn een aantal opmerkingen over te maken:

- Het beleid dat nagestreefd wordt, kan vooral uitgevoerd worden door Rijkswaterstaat. Echter, het beleid is in Nederland zo versnipperd dat waar er aan de ene kant winst is, er aan de andere kant weer ingeleverd wordt. RWS, provincies, steden, havens en waterschappen kunnen allemaal hun eigen beleid bepalen. Daarbij zien we (vooral bij steden en provincies) steeds meer invoering van spertijden (spitssluitingen, voorbeeld brug bij Gorkum tussen 07.00 en 9.15 en 's middags ook nog eens van 16.00 uur tot 18.00 uur), oponthoud door op afstand bedienen van kunstwerken (Zaandam is bijvoorbeeld een drama). Op andere plaatsen moet men weer 24 uur van tevoren melden om te kunnen schutten. Het zou ons een lief ding waard zijn als er een gezamenlijk op elkaar afgestemd beleid zou komen.
- Ook waar de efficiëntere afstemming van bedientijden van sluizen en bruggen in theorie bereikt is, de praktijk is echter dat er zoveel niet blijkt te

werken door kapotte camera's en/of "software die uitvalt", zodat het de afgelopen periode heel wat inefficiënter is geworden in de praktijk. Het gebrek aan onderhoud van jaren vraagt haar tol.
- De gewenste vlottere afhandeling van het scheepvaartverkeer zien we dus helaas nog niet voldoende terug. De gewenste "veiligere" afhandeling betekent dat het vaak minder vlot gaat. De sluizen en bruggen duren langer, omdat men allerlei veiligheidsmarges inbouwt. Dat maakt ook dat bepaalde schepen opeens niet meer door sluizen kunnen, omdat men (door op afstand bedienen) extra veiligheidsmarges inbouwt.
- Als men beter wil bedienen om de reistijden inzichtelijker en betrouwbaarder te maken zal men toch ook het achterstallige onderhoud moeten wegwerken. Veel hinder en opont-houd komt door storingen, en niet alleen door achterstallig onderhoud, maar ook veel bij nieuwgebouwde objecten.

2. Verbetering camera's en marifonie We lezen:

Op de sluizen Sambeek, Lith, Weurt en Heumen worden de camera's en marifonie verbeterd. Het resultaat hiervan is dat er door betere communicatie en beter zicht efficiënter kan worden geschut. De vervanging van de camera's op sluis Sambeek is gerealiseerd. De overige projecten zijn in de voorbereidende fase en worden in 2021 gerealiseerd.

Al plaatst men de beste camera's ter wereld, zolang wij te horen krijgen dat ze geen scherm vrij hebben, wordt er nog niks beter bediend.

Voor AO maritiem ongevallen binnenvaart

Hoofdstuk 7: Ongevallen Binnenvaart

Agendapunt: Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) rapport 'Aanvaring op de Westerschelde'

De aanbevelingen:

1. Aan Viking River Cruises en overige rederijen actief in de riviercruisevaart: Borg dat er tijdens iedere vaart van een riviercruiseschip een volledig gekwalificeerde en bekwame nautische bemanning in de stuurhut aanwezig is.
2. Aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken: Scherp de bevoegdheids- en bekwaamheidseisen aan voor nautische bemanningen van riviercruiseschepen binnen het Scheldegebied en benut hierbij de mogelijkheid om in het Scheepvaartreglement Westerschelde aanvullende bepalingen voor een veilige doorvaart van riviercruiseschepen op te nemen.
3. Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat: Bevorder de effectiviteit van het toezicht op de riviercruisevaart.
4. Aan het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB): Deel de bevindingen en lessen uit dit onderzoek binnen het nationale en internationale netwerk, zoals de Ledengroep Personenvervoer.kan de ASV onderschrijven.

Hierop aansluitend: Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 9 juli 2020 Ongevalscijfers scheepvaart 2019 - 31409-295

Wat de scheepsongevallen binnenvaarwegen (dus niet per se binnenvaart) betreft zouden we de conclusie kunnen trekken dat het aantal ongevallen gedurende de jaren redelijk stabiel is gebleven en het aantal dodelijke ongevallen (5 doden in 2019) laag genoemd mag worden (hoewel iedere dode natuurlijk te veel is) vergeleken bij vervoer over de weg, zeker gezien de hoeveelheid tonnen die door de binnenvaart vervoerd worden.

Juiste prioriteitsstelling?
Dan rijst natuurlijk de vraag waarom toch de binnenvaart zo extreem zwaar gecontroleerd en gesanctioneerd wordt: meerdere malen per jaar wordt ieder binnenvaartschip gecontroleerd door verschillende organisaties, waarbij een kleine verschrijving in het vaartijdenboek of een kleine overschrijding van de vaartijdenwet tot extreme boetes leidt. Dat is toch in strijd met uitspraken van zowel ILT als Minister van Nieuwenhuizen dat ILT "risico gestuurd" inspecteert. Waar leidt men dan die enorme risico's, die de binnenvaart op zou leveren, uit af?

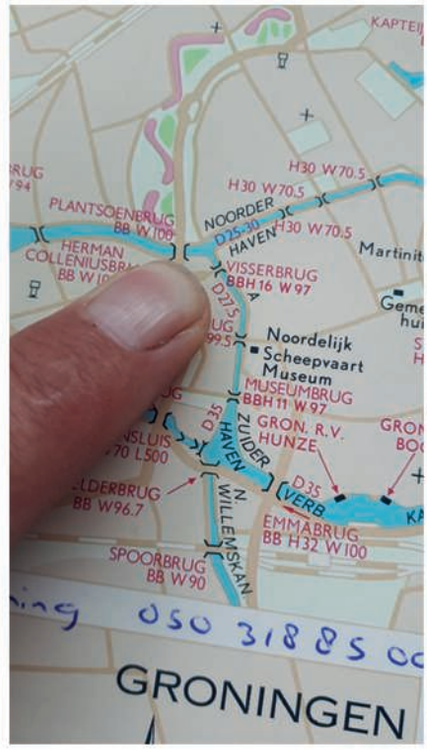
Concurrentievervalsing
Daarbij wijzen we op het programma van "de monitor" waar bevestigd wordt wat de ASV in haar petitie boetebeleid aangaf: het rijtijdenbesluit wordt niet tot nauwelijks gecontroleerd. Dit is in zekere zin keihard de concurrentievervalsing.

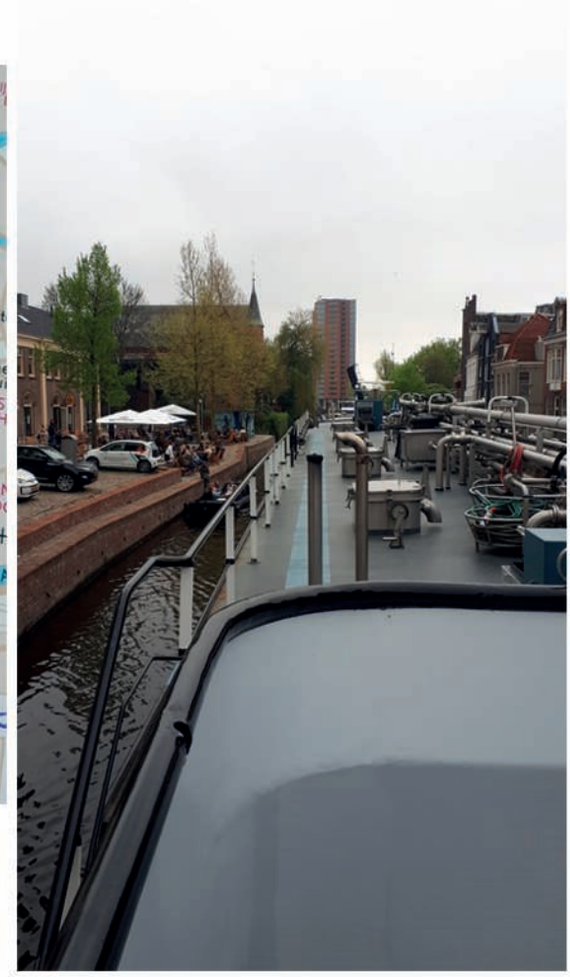
Dit sluit dan aan op een eerder ingediende motie: Uitvoering van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Kamerstuk 31409-279) Zaak: Brief regering - Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 26 oktober 2020 Uitvoering van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over herziening van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Kamerstuk 31409-279) - 31409-302

Zorgelijke ontwikkelingen:
Tegelijkertijd merken we een aantal ontwikkelingen op die we willen benoemen.
- Recreatievaart in de vaargeul: de binnenvaart merkt een toename aan pleziervaart die geen rekening houdt met de aanwezigheid en (on)mogelijkheden van de beroepsvaart, zoals vissersbootjes die ook in drukbevaren vaargeulen blijven liggen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Kennelijk "mag" dit waar je zoiets op de weg niet voor kunt stellen (zie ASV facebook voor recente ervaringen).
- Politie te water is te weinig aanwezig op momenten en plekken waar dat noodzakelijk is. Zo is er geen politie-inzet mogelijk als zwemmers de Waal oversteken waar ook koppelverbanden varen. Het is werkelijk een wonder dat die mensen het overleefd hebben.
- Ook het hanteren van "goed zeemanschap" wordt steeds minder toegepast. Schepen horen rekening te houden met anderen zoals gemeerde schepen (bijvoorbeeld bij ligplaatsen) en hinderlijke golfbeweging te voorkomen. Echter, het antwoord op vragen van schippers in dit soort gevallen is steeds vaker; "men mag zo hard varen", of "er is geen snelheidsbeperking', dat is niet het juiste antwoord en er zou wat dat betreft ook veel meer aandacht aan de waarde van "goed zeemanschap" geschonken dienen te worden.

Past precies!

Noordereiland wijkt uit naar Diepenring door kapotte Gerrit Krolbrug





Droogteprotocol Parksluizen Rotterdam

Algemeene Schippers Vereeniging,

Ik benader u vanwege een mogelijk belang bij de scheepvaart op de Schie (Rotterdam – Den Haag). Zoals u wellicht weet, komt via de sluizen aan de Nieuwe Maas zout water ons beheergebied binnen. Om dit tegen te gaan malen wij het zoute water weer naar buiten. Dit kost echter veel zoet water. Tijdens de extreme droogte van 2018 trad er een watertekort op en waren wij genoodzaakt tot het instellen van schutbeperkingen voor zowel de beroeps- als recreatievaart bij o.a de Parksluizen (binnenvaart Schie). Naar aanleiding hiervan willen wij als Delfland een tweetal trajecten starten. In een overleg met o.a. BLN Schuttevaer werd uw vereniging ook genoemd als mogelijke belanghebbende.

De twee trajecten zijn:

- Uitwerken van een droogteprotocol: hierin worden (operationele) afspraken gemaakt omtrent het instellen van schutbeperkingen.

- Langere termijnvisie omtrent de Parksluizen en het tegengaan van de zoutindringing.

Graag zouden ik en mijn collega Vincent van Woerden in een nader kennismakingsgesprek bovenstaande trajecten willen toelichten en vragen of en hoe u betrokken zou willen worden bij deze trajecten.

Na deze oproep zijn wij, Machiel Smitsman en Marten Kombrink, hierop ingegaan.

We hebben daags ervoor wat huiswerk voor ons zelf gemaakt door ons te verdiepen in het één en ander. Het leuke was dat tijdens het gesprek duidelijk werd, dat alles waar wij aan gedacht hadden, zij dat ook hadden gedaan. Te denken valt aan:

- Hoe houden we het zoute water vanaf zee tegen?

We hebben diverse waterniveaus in de omliggende waterschappen onderzocht om water via het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Schie toe te laten vloeien. Alle boezems rondom de Schie liggen echter lager dan de Schie zelf.

- Bellenbanen bij de Parksluizen en eventueel bij de Pieter de Hooghbrug.

- Eventueel gelijkzetten van peil Schie -0,43 t.o.v. N.A.P. ten opzichte van Rijnland ca -0,62 t.o.v. N.A.P. Hierbij worden in het Rijnland de Veendijken e.d. te zwaar belast en de Veendijken in Delftland krijgen te maken met uitdroging waarbij een tweede dijkdoorbraak zoals bij Wilnis niet uitgesloten wordt. Een tweede gevaar van het verlagen van het waterpeil, is paalrot in Delft. In Delft zijn veel huizen op houten palen gebouwd en bij het verlagen van het waterpeil zakt ook het grondwaterpeil, waardoor de bovenkant van de houten funderingspalen droog komt en gaat rotten. Gevolgschade daarvan is dat de stabiliteit van heel wat huizen en gebouwen in het geding komt. Ook boeren willen geen verandering van de grondwaterstand.

In het Westland zitten ook veel land- en tuinbouwbedrijven. Zij hebben water van goede kwaliteit nodig voor hun gewassen. Zout of brak water vormt daarom ook voor hen een probleem.

In de zomerdag heeft ook verdamping nog een extra negatieve invloed op het waterpeil.

Simpel samengevat komt het hier op neer, dat met extreme lage waterafvoer vanaf Duitsland het zoute water vanaf zee steeds verder landinwaarts komt met de daarbij komende negatieve effecten.

Men heeft de mogelijkheid om zoet water van het Brielse meer en vanaf Rijnland op te pompen en nog een paar opties.

Bij elke liter zout of brak water die naar binnen komt met schutten, moet men er 4 uitpompen via het gemaal. Dit kost veel water.

Tijdens de droogte van 2018 was men genoodzaakt om beperkt te gaan schutten. Alleen tijdens laagwater, zodat er minimaal zout dan wel brak water binnenkwam.

Dit hield in dat men per laagwater 2 á 3 uur kon schutten. Als dat in de spertijd viel, ging daar nog eens een uur of anderhalf vanaf. Dat we als schippers hier niet blij mee waren, is evident.

Voor de toekomst hebben we een aantal zaken aangedragen.

- Minimaal twee weken voordat het droogteprotocol in werking wordt gesteld, de scheepvaart en watergebonden bedrijven informeren zodat het mogelijk is om te anticiperen en voorraden e.d. aan te leggen.

- Het schutten tijdens de spertijden. Het kan niet zo zijn dat alleen de scheepvaart moet bloeden. Temeer daar er over de Parksluizen twee bruggen liggen. Dus het verkeer kan gewoon omrijden. Hier moeten wij ook met de gemeente Rotterdam aan tafel.

- Een lange termijn oplossing kan ook zijn om door middel van het gemaal te gaan schutten. Het gemaal pompt de sluis leeg. Het schutproces verloopt dan wel trager, maar kan wel gedurende de dag doorgaan. Dit vergt wel een eventuele investering.

Wij hebben aangeven dat we graag betrokken blijven en daarom de vervolg meetings bij willen wonen. Zowel uit interesse als om input te geven wanneer we die hebben, zodat die meegenomen kan worden in de te nemen maatregelen.

M&M.

Zuidersluis IJmuiden niet voor beroepsvaart

Eén van onze leden schreef het volgende aan Rijkswaterstaat:
Middels dit schrijven wil ik graag aandacht vragen betreffende het besluit de Zuidersluis voor de beroepsvaart slechts alleen toegankelijk te houden voor de beroepsvaart wanneer er geen pleziervaart gemeld is of verwacht wordt.
In navolging hiervan zou ik graag onderstaande vragen willen stellen.
Graag verneem ik van u de motivatie van dit besluit.

- Zijn belangenorganisatie als ASV en BLN/Schuttevaer hierbij betrokken geweest?
- Indien ja, hebben zij hier instemming aan verleend?

Indien zij niet- of slechts gedeeltelijk-hierbij betrokken zijn geweest, verneem ik graag de motivatie hiervan? Het betreft immers een aanzienlijke beperking van schutcapaciteit voor de beroepsvaart.

Uw reactie met belangstelling afwachtende verblijf ik.

Reactie Rijkswaterstaat
Dank voor uw verzoek voor meer informatie rond het bediening en toelatingsregime van de Zuidersluis te IJmuiden.

De Zuidersluis wordt nu gebruikt door recreatievaart, omdat de Kleine sluis, die normaal primair door recreatievaart gebruikt wordt door een plotseling defect niet beschikbaar is. Vanuit veiligheidsreden worden recreatievaart en beroepsvaart zoveel mogelijk gescheiden geschut, in het bijzonder als gevolg van de zoet/zout uitwisseling in de sluis. Ook speelt de beschikbaarheid van de droge landroute een rol, met gezamenlijk schutten van beroeps- en recreatievaart staan de bruggen in onze ervaring langer open wat tot meer hinder leidt.

Belangenorganisaties zijn niet betrokken geweest bij het vaststellen van het toelatingsbeleid. Er is geen sprake van een besluit. Rijkswaterstaat en CNB zijn verantwoordelijk voor het veiligheidsniveau, daarover gaan we niet met gebruikers in gesprek. Wel nemen Rijkswaterstaat en CNB in overweging dat dit om een langdurige storing gaat die bij het vaststellen van het toelatingsbeleid niet is voorzien. Waar veilig mogelijk wijkt CNB in de operatie af van het beleid en wordt kleine beroepsvaart gezamenlijk met recreatievaart geschut. Bijvoorbeeld sleepboten.

Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de wachtduur voor schutting de normering overschrijd. Wel begrijpen we dat het vervelend is dat u nu langer moet wachten dan dat u gewend bent. Rijkswaterstaat zet zich in om de Kleine sluis zo snel mogelijk te herstellen.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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