ASV Nieuwsbrief

Juni 2022

Het was feest!
Ligplaatsen
Nautisch - Technisch
Vergroening
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Sunniva Fluitsma

Eind redactie
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Corrie Last, Liesbeth de Jonge, Jessica vd Akker, Jeroen Strijker, Gerberdien Le Sage en vele anderen

INHOUD

Voorwoord
4 En het was feest

Nautisch Technisch
6 Bedienregime Tijdelijke Beweegbare Autobrug (Zaanbrug)
8 Digitaal aanmelden North Sea Port
10 De veiligste bruggen van Nederland
10 ASV protesteert tegen voorgenomen bedientijden 2023 spoorbrug over de Zaan
11 Selectieve onttrekking sluizencomplex IJmuiden
12 Wordt de Giessenburg een vaste brug van 6.60 meter?
13 Ligplaatsmogelijkheden Merwedekanaal worden verruimd
14 Ligplaatsvakken Merwedekanaal
15 Toekomst IJsselmeer besproken in Lelystad
16 Terugkoppeling reacties Nelson Mandelapark Maashaven

Medio
17 “MEDIO” en de ASV

CCR/CESN
18 Nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven

Fosfine
19 Overleg Fosfine ASV en KBN

Ministerie I&W:
20 Overleg Ministerie I&W

Havens en havengelden
22 Havengeld Rotterdam
24 Havengeldtarieven Drachten

Politiek
25 Doorbouwen aan een vitale infrasector
25 Transportraad
28 Voorbereiding gesprek Minister Harbers

Veiligheid in de binnenvaart
30 De wereld op zijn kop
31 Open brief aan Flevoland
34 VDR als standaarduitrusting

Vergroening
35 One pager reactie ASV NEN-rapport
36 Herziening energiebelasting
37 Volgende stap op weg naar accijnsheffing gasolie binnenvaart
38 Het NEN-onderzoek besproken in de Tweede Kamer

40 **Flitslampjes**

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Voorwoord

En het was FEEST!

Wat een feest was het op 11 juni. Het 75-jarig bestaan van de ASV werd groots gevierd in het Develpaviljoen.

De gasten kwamen van heinde en ver en van alle geledingen. Leden en donateurs, de drijvende kracht van de vereniging: degenen die ons bestaan mogelijk maken waren er natuurlijk en we menen te hebben gemerkt dat zij het een heerlijke dag vonden.

Schippers die nog niet vaak op ASV-bijeenkomsten waren geweest werden meegenomen in de ASV-familie, oudere donateurs zagen tot hun blijdschap dat er nog heel wat ex-collega's van heinde en ver waren komen opdraven dus daar werd heel wat bijgekletst. Allemaal goed voorzien van drankjes en hapjes en ondersteund door een feestelijke band "Something Else".

Het zal wel voor wat schorre kelen gezorgd hebben.

Naast de leden en donateurs waren er ook veel gasten "van buiten". Er waren er onder andere vertegenwoordigers van gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat, de EWS Group (waarvan de expert destijds in de vergadering ons bijpraatte over fosfine), (oud) journalisten die ons door de jaren een podium hebben gegeven, er was een grote delegatie van evofenedex aanwezig (die bovendien een prachtig cadeau meebrachten, daarover later meer), Ton Quist kwam ons persoonlijk bedanken voor de aandacht die we hebben geschonken aan het varend ontgassen, de PTC waarmee we samen een brandbrief hebben geschreven over het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaartvloot sprak met ons over toekomst in de binnenvaartsector. De heer Dronkers; Secretaris-Generaal van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat proefde het enthousiasme en betrokkenheid, de trots op het beroep van de aanwezige schippers.

Dat al deze personen de moeite namen om ons te komen feliciteren en gezamenlijk het 75-jarig bestaan te vieren gaf de dag, ingeleid door Gerberdien le Sage met een positieve welkomstspeech, een extra gouden randje. Er waren volop gesprekken tussen leden en bezoekers, over de toekomst van de binnenvaart, over persoonlijke zaken en zakelijke zaken, maar er werden natuurlijk ook veel herinneringen opgehaald.

De receptie ging daarmee naadloos over in de geweldige barbecue waar we niets dan lof over ontvangen hebben. Vis, vlees, vegetarisch het was er allemaal en er was plaats genoeg om buiten of binnen rustig aan een tafeltje met elkaar te genieten.

Maar het was nog niet klaar want jawel…. uiteindelijk zorgde de dj ervoor dat er ook nog werd gedanst. Om 24.00 uur was het dan toch echt gedaan met het feest. Het was een heel mooi feest en we hebben het met elkaar gedaan.

Iedereen bedankt daarvoor!

75

75

75

75

75

Nautisch-Technisch

Bedienregime tijdelijke beweegbare autobrug (Zaanbrug)

De werkzaamheden bij de Zaanbrug worden steeds zichtbaarder. Het streven is om de tijdelijke brug op 18 juli 2022 in gebruik te nemen. Afgelopen tijd heeft de ASV deelgenomen aan overleggen hierover waarbij de ASV is geïnformeerd over hoe gemeente Zaanstad de tijdelijke Zaanbrug wil gaan bedienen, het z.g. bedienregiem.

Uit de reacties die het projectteam Zaanbrug van de ASV (en anderen) heeft mogen ontvangen blijkt dat een verruiming van de voorgestelde bedientijden zeer wenselijk is. Uit diverse studies die nadien zijn uitgevoerd is gebleken dat een verruiming van de bedientijden mogelijk is.

Inmiddels is het bedienregime vastgesteld waardoor de voorgestelde verruiming van de bedientijden zijn overgenomen. Het is de ASV bij lange na niet genoeg, maar we schijnen het er mee te moeten doen.

Concreet betekent dit dat de tijdelijke brug:

- van maandag tot en met vrijdag maximaal eens per halfuur voor de scheepvaart bediend wordt met uitzondering van de spitsuren:
- tussen 07.30 – 08:30 uur (wijziging: was 07:15 – 09:00 uur) en
- tussen 16:00 en 18:00 uur.
- Op zaterdag en zondag zijn de genoemde bedientijden niet van toepassing. **In het weekend wordt op aanbod bediend, zoals dat nu in de bestaande situatie voor alle dagen in de week geldt.** Daarbij kan de brug elk halfuur op aanbod worden bediend.
- In de spits krijgt de brugoperator de mogelijkheid bij gering aanbod van het wegverkeer, de brug te bedienen;
- In de eerste drie maanden na ingebruikname van de tijdelijke brug wordt nagegaan of aanpassing van het bedienregiem noodzakelijk of wenselijk is, mede met oog op het gehanteerde spitsregiem voor het scheepvaartverkeer.

Liever vervoer van water naar de weg, dan een klein stukje omrijden voor wegverkeer:
De ASV heeft, net als KBN voorgesteld om geen spertijden in te voeren. Wij verwachtten dat de automobilisten zelf zouden kiezen om dan maar iets om te rijden. Wegens het stikstofverhaal schijnt men automobilisten niet te mogen wijzen op een omrijdmogelijkheid.
SP-Statenlid Wim Hoogervorst heeft hier vragen over gesteld: *"De gemeente Zaanstad geeft aan dat de brug in de spitstijden voor het autoverkeer open moet zijn, om te voorkomen dat de automobilist gaat omrijden naar en via de Prins Clausbrug. Dit 'omrijden' zou ernstige gevolgen hebben voor de neerslag van stikstof in Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld. In hoeverre is de provincie betrokken bij het voorkomen van dit probleem?" En: "Eén 'oplossing' zou zijn het overhevelen van lading naar vrachtwagens. Bent u bekend met deze veronderstelling?"*

Kennelijk vindt men het voor natuur en milieu minder erg als vervoer van water naar de weg gaat dan dat automobilisten een klein stukje moeten omrijden.

Schriftelijke vragen
In Provinciale Staten van Noord-Holland heeft de SP-fractie schriftelijke vragen gesteld aan gedeputeerde Olthof (PvdA) over de voorgenomen spertijden op de Zaan.
Daarbij zijn de kritiekpunten vanuit de ASV genoemd: De spertijden zijn 'enorm ingrijpend', naast het feit dat deze brug ook maar maximaal één keer per half uur open kan: Intussen lazen wij dat boze binnenschippers al zouden hebben gedreigd om drie bruggen in de Zaan te gaan blokkeren, als de gemeente Zaanstad haar plan doorzet om de noodbrug in Wormerveer tijdens de spits dicht te houden.

Vaarwegbeheerders verplicht de Zaan zoveel mogelijk open te houden:
De Zaan is aangemerkt als een belangrijke Europese vaarweg in het Europese Transport Corridors Netwerk (TENT). Het maakt zelfs deel uit van het kernnetwerk. Vaarwegbeheerders zijn verplicht deze vaarweg zoveel als mogelijk open te houden en een 'goede bevaarbaarheid' aan te bieden. ASV: "De gemeente Zaanstad en provincie Noord-Holland zijn in het huidige voorstel voornemens om in strijd met de Europese regelgeving te handelen."

Er is de ASV gevraagd aan te tonen waar dit staat

Relevant zijn hierbij de kaarten van de huidige (loopt af) en toekomstige TEN-T netwerken. De kaarten zijn als volgt te raadplegen: https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Zowel in de oude definitie van TEN-T [https://tinyurl.com/yckwkbbv] als in de nieuwe definitie van TEN-T [https://tinyurl.com/tuba6e55] maakt de Zaan onderdeel uit van de North Sea – Baltic corridor.

Maar kennelijk doet dat allemaal niet tot weinig ter zake

Uit de brief van wethouder Slegers:

Ten opzichte van de vorige Notitie bedienregiem Tijdelijke Beweegbare Autobrug zijn de belangrijkste wijzigingen:
- Verruiming van de openingstijden voor het scheepvaartverkeer gedurende de ochtendspits. Hiermee wordt een belangrijke wens van de scheepvaartorganisaties ingewilligd.
- Verduidelijking van de nautische verkeersbegeleiding tijdens de ingebruikneming van de TBAB en Zaanbrug.

Beslispunten
1. Akkoord te gaan met een bedienregiem, waarbij de Tijdelijke Beweegbare Autobrug (TBAB):
   a. gedurende maandag tot en met vrijdag maximaal eens per halfuur voor de scheepvaart bediend kan worden met uitzondering van:
      - Bediening tussen 07.30 – 08:30 uur (wijziging: was 07:15 – 09:00 uur); en
      - Bediening tussen 16:00 en 18:00 uur.

   b. gedurende zaterdag en zondag het hiervoor genoemde bedienregiem niet van toepassing te verklaren; er wordt dan op aanbod bediend, zoals dat nu in de bestaande situatie voor alle dagen in de week geldt. Daarbij kan de brug elk halfuur vraagafhankelijk worden bediend.
2. Akkoord te gaan met invoering van het bedienregiem op het moment, dat ook de wachtplaats Zaanbrug-Zuid voor de beroepsbinnenvaart in gebruik genomen kan worden (naar verwachting 1 juli 2022)
3. Akkoord te gaan met uitvoeren van een monitoring in de eerste drie maanden na invoering van het Bedienregiem, waarbij wordt nagegaan of aanpassing van het bedienregiem noodzakelijk of wenselijk is, mede

met oog op het gehanteerde spitsregiem voor de scheepvaartverkeer.

4. Kennis te nemen van de volgende verduidelijkingen ten aanzien van het bedienregiem:

a. Er vindt een aanbodafhankelijke bediening van de brug plaats: alleen bediening van de brug, als dit noodzakelijk is. Dit sluit aan bij de huidige praktijk van het bedienen van de bruggen over de Zaan. Er wordt niet op basis van vaste bedientijden bediend.

b. Het toepassen van het bedienregiem is ook leidend voor het bouwproces vernieuwing Zaanbrug.

c. De variabele openingsduur van de TBAB is tot een maximum van 10 minuten beperkt, waarbij openingsduur per keer alleen langer kan zijn, als er geen stagnatie voor het wegverkeer optreedt. Stagnatie wordt betrokken bij het Monitoringsprogramma.

d. Er is geen bijzondere regeling voor het openbaar vervoer: deze voegt zich in het bedienregiem.

e. Er wordt zo veel mogelijk voorrang gegeven aan de doorstroming van hulp- en nooddiensten op de TBAB. Deze diensten moeten zich dan vooraf via een pieper bij de brugbedienaar melden. Een mogelijke bediening van de TBAB vindt dan gedurende een passage van de hulp- en nooddiensten niet plaats. Zodra passage van de hulp- en nooddiensten heeft plaatsgevonden, kan bediening van de TBAB conform het bedienregiem weer plaatsvinden.

f. Recreatievaart heeft dezelfde prioriteit bij doorvaart als beroepsvaart.

g. Er vindt inzet van verkeersregelaar voor het wegverkeer (na)bij de TBAB gedurende de eerste week na ingebruikneming van de TBAB plaats. Na deze periode wordt geëvalueerd of inzet verder noodzakelijk of gewenst is, dit ter beoordeling van de procesmanager vernieuwing Zaanbrug van de gemeente Zaanstad.

h. Er vindt inzet van een nautische verkeersregelaar of ondersteuning bij de bediening van de TBAB plaats, nadat deze voor het wegverkeer in gebruik is genomen:

- ingeval dit nodig is in verband met de uitvoering van werkzaamheden op de Zaan en/of nieuwe Zaanbrug, zoals opgenomen in de Gebruiksvergunning van de afdeling Havens en Vaarwegen.
- ingeval de scheepvaartfrequentie op de Zaan in de nabijheid van de TBAB en de bouwlocatie van de nieuwe Zaanbrug hiertoe aanleiding geeft, dit ter beoordeling van beoordeling van de brugbedienaar.
- Ingeval de brugbedienaar voor, tijdens of na de bediening geen goed zicht op de brug zelf of op de nabije omgeving van de brug heeft. In plaats van extra inzet van een (nautische) verkeersregelaar kan zo nodig een extra camera worden toegepast. Het Integraal Veiligheidsteam beweegbare bruggen en sluizen zal na ingebruikneming van de brug hierover een advies uitbrengen. Op basis van dit advies besluit de procesmanager vernieuwing Zaanbrug of aanvullende maatregelen ten aanzien van 'zicht op de brug en omgeving' gewenst of noodzakelijk zijn.

i. Het plaatsen van waarschuwings- en attentieborden, vooral met het doel om wegverkeer om te leiden ingeval de wachttijd bij de TBAB oploopt.

j. Stimuleren van het gebruik van de fiets met oog op vermindering van het autoverkeer bij TBAB.

k. Recreatievaart adviseren zoveel mogelijk gebruik te maken van de Nauernasche Vaart en/of het zuidelijk deel van het Noordhollands Kanaal (over Purmerend en Amsterdam-Noord v.v.).

l. Er is een aanvraag ingediend bij het Regionaal Tactisch Team (RTT) van de provincie Noord-Holland om een regel scenario te ontwikkelen om de route N203 (Wandelweg) – N246 – N514 te faciliteren voor meer autoverkeer als de TBAB openstaat en/of bij grote drukte ter hoogte van TBAB (meer groen bij VRI'S). Bij calamiteiten zal worden nagegaan of bestaande DRIPS ingezet kunnen worden

Inleiding

Deze notitie is het vervolg op de Notitie bedienregiem TBAB van januari 2022. Op 7 februari 2022 heeft er overleg met vertegenwoordigers van de scheepvaart plaatsgevonden. Daarnaast zijn er twee aanvullende verkeersonderzoeken in Wormerveer en Wormer uitgevoerd. Verder is gesproken over de precieze invulling van de nautische verkeersbegeleiding, zowel op de Zaan rondom de TBAB en de Zaanbrug als tijdens de bediening van de TBAB. Eén en ander heeft geleid tot een aantal aanpassingen van het voorgestelde bedienregiem.

Aanpassingen

De volgende punten zijn aangepast:

- • Ad 1. Bedientijden voor het scheepvaart in de ochtenduren zijn verruimd: alleen tussen 07:30 en 08:30 uur geldt nog een beperking, waarbij de brug niet wordt bediend. Om verruiming is door vertegenwoordigers van de scheepvaartorganisaties gevraagd. Vervolgens is in maart en april 2022 onderzoek gedaan in welke mate een verruiming mogelijk is. Dit heeft geleid tot twee verkeersonderzoeken met de volgende uitkomsten:
  - 0 Uit de Memo bepaling regelruimte dynamische brug omleidingsroute tijdelijke Zaanbrug van 10 maart 2022 blijkt, dat de Ned Benedictweg ruimte biedt om als omleidingsroute voor het wegverkeer gebruikt te kunnen worden. Zo'n 20-40% van het wegverkeer zou via deze route omgeleid kunnen worden zonder dat dit effecten op de omleidingsroute zelf heeft. Het omrijden heeft vooral een positief effect tijdens de ochtendspits in Wormer. Verder blijkt ook, dat een gedeeltelijk omleiding niet strijdig met de vigerende stikstofregeling is.
  - 0 Uit het Monitoringsrapport verkeersafwikkeling Zaanbrug van april 2022 blijkt, dat de door Goudappel en Coffeng uit eerder verkeersonderzoek (maart 2021) gehanteerde referentiewaarden te hoog zijn. De getelde verkeersintensiteiten in de Zaanweg, Zuideinde en Rigastraat liggen lager. Voor het Noordeinde en de Noorderweg liggen deze echter weer hoger, maar deze straten zijn voor het wegverkeer naar en van de Zaanbrug niet relevant.

  Een verruiming van de middagspits is op dit moment niet wenselijk. Wel zou incidenteel een opening tijdens de middagspits voor het scheepvaartverkeer kunnen plaatsvinden, ingeval van transporten, waarbij doorvaart belangrijk en tijdgebonden is en er weinig wegverkeer in de omgeving van de TBAB rijdt. De afweging hiervan wordt aan de brugbedienaar overgelaten. Uit verdere monitoring van het wegverkeer in de komende maanden zal worden nagegaan of een verdere verruiming van de doorvaart van schepen tijdens de ochtend- en middagspits mogelijk is.
- Ad 2. Is nieuw. Reden is, dat aan schepen een wachtplaatsmogelijkheid moet worden geboden op het moment, dat er geen bediening van de TBAB plaatsvindt.
- Ad 4e: Is nieuw. Er was onduidelijkheid over de status van hulp- en nooddiensten bij de bediening van de TBAB. De voorgestelde regeling komt overeen met de regeling voor hulp- en nooddiensten bij de bediening van andere bruggen in Zaanstad.
- Ad 4g en h: In vergelijking met de no-

titie van januari 2022 is deze regeling uitgebreider en meer verduidelijkt, vooral ten aanzien van de inzet van nautische verkeersbegeleiding. Een en ander is nauw afgestemd met de afdeling Havens en Vaarwegen. Omtrent voldoende zicht op de vaarweg tijdens de bediening van de brug voor de brugbedienaar zal het IV-team in de gelegenheid worden gesteld een aanvullend advies uit te brengen, zodra bediening van de TBAB mogelijk is.

- Ad k: de suggestie van de scheepvaartvertegenwoordigers om ook het zuidelijk deel van het Noordhollands Kanaal als scheepvaartroute voor de recreatievaart te benoemen, is overgenomen.
- Ad l: is nieuw. Het ontwikkelen van een regelscenario is gewenst om de omleidingsroute via de Ned Benedictweg verder vorm te geven.

De overige punten, te weten 3, 4a, 4b, 4c, 4d en 4f zijn ongewijzigd gebleven. Voor de verdere onderbouwing van de punten wordt verwezen naar de Notitie bedienregiem TBAB van januari 2022.

Conclusie en advies
De in maart en april uitgevoerde verkeersonderzoeken hebben geleid tot een verruiming van de doorvaart van het scheepvaartverkeer gedurende de ochtendspits. Voor de middagspits wordt vooralsnog vastgehouden aan het eerder voorgestelde bedienregiem. Wel is er ruimte om incidenteel een opening van TBAB tijdens de middagspits mogelijk te maken, ingeval van het wegverkeer dit toelaat. Het is aan de brugbedienaar een afweging te maken, waarbij hij ook de op dat moment aanwezige wegverkeer in de omgeving van de TBAB betrekt. Geadviseerd wordt met het bedienregiem, zoals dat in deze notitie is aangegeven, akkoord te gaan.

Digitaal aanmelden North Sea Port

Meer dan 5.000 lezers zagen de vraag op ASV Facebook: Heeft u ook onderstaande brief ontvangen van haven North Sea Port? wat is uw mening hierover?

U ontvangt deze brief omdat u een bezoeker/gebruiker bent van de haven North Sea Port. Wij willen u graag informeren over een komende wijziging in de meldprocedure. Vanaf 4 juli aanstaande is het niet meer mogelijk te melden via VHF 78. Alle aanmeldingen van reizen van en naar ons gebied verlopen vanaf dat moment via elektronisch. De verkeerskanalen VHF 5 en 9 blijven beschikbaar.

Waarom deze wijziging?
North Sea Port uniformeert waar mogelijk haar werkwijzen en streeft naar verdere digitalisering. Veel scheepstypen zijn al verplicht om zich elektronisch te melden en ook voor andere schepen is dit de trend. Elektronisch melden heeft voor u het grote voordeel dat informatie slechts één keer per reis ingevuld hoeft te worden. Het voordeel aan onze kant is dat wij onze medewerkers meer beschikbaar krijgen voor andere taken, bijvoorbeeld meer toezicht.

Voorbereiding
Wij vragen u om direct de volgende reis al digitaal aan te maken. Er zijn hiervoor meerdere systemen op de markt. U kunt uiteraard BICS gebruiken, of een van de apps, die op onze website www.northseaport.com/reis-aanmelden-binnenvaart staan vermeld.
In het weekend van 4 en 5 juni doen wij een test. Dan zal VHF78 gedurende 36 uur uw oproepen niet beantwoorden. Zo komen wij erachter of onze voorbereiding al helemaal af is, of dat wij nog zaken moeten aanpassen.

Overige vragen
Wij weten dat u VHF78 ook gebruikt voor andere vragen. Wij hebben een speciale pagina op onze website ingericht www.northseaport.com/binnenvaart waarop de meest gestelde vragen worden beantwoord en die pagina vullen wij aan met alle vragen die de komende maand nog binnenkomen. Mocht er dan nog iets zijn waar u vragen over heeft, dan kunt u die stellen via barges@northseaport.com.

Wij gaan ervan uit dat we u met deze brief tijdig informeren en helderheid geven. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u die richten aan barges@northseaport.com. Wij verzoeken u om geen vragen over deze wijziging te stellen via de VHF-kanalen.

Reacties op facebook:

Er waren heel wat reacties. Sommigen vinden dat BICS prima werkt en dat je dan bij eenmaal opgeven klaar bent, maar anderen lopen tegen problemen aan zoals hier verwoord:

- In theorie zou dat zo moeten werken, maar als ik ergens op het Albertkanaal vertrek en dat netjes via BICS aanmeldt, dan weet Antwerpen nog niks, dus opnieuw aanmelden. En dan nog een keer aan Nederland, anders weet de Kreekrak niks. Nee, met 1 keer invullen is het nog niet klaar, helaas.
- onderweg van Nederland naar Frankrijk Maar in Luxemburg terug moeten aanmelden en als je van Antwerpen vaart moet je je ook extra aanmelden in Nederland
- Het word veel en je krijgt er geen voordelen van, je mag nog altijd wachten aan de sluizen je mag nog altijd niet binnen en buiten (van het terrein af) enz. ! Waar gaat dit eindigen!!!
- Net langs gevaren van het weekend, na het aanmelden op bics, de sluis van Terneuzen in gepland moet je jezelf opnieuw aanmelden op bics voor Vlaanderen, en dan nog een keer Veli voor de reis naar Lille/Loos. Dat ging allemaal niet vlekkeloos want als je alles hebt verzonden weet je nog niet of het daadwerkelijk is aangekomen. Wat dus schijnbaar ook niet zo was maar een uur later weer wel. Pff en dan nog een erbij... hopeloos

VERVOLG

Vervolgens ontvingen schippers onderstaand schrijven van North Sea Port

1 juni hebben wij u een bericht gestuurd over het overstappen naar uitsluitend elektronisch aanmelden bij North Sea Port per 4 juli aanstaande. Met deze brief informeren we u verder over deze wijziging.

Reacties

Graag danken wij de binnenvaartsector voor de reacties die we hebben gehad. Deze reacties liepen sterk uiteen. Er zijn schippers die aangeven deze ontwikkeling te omarmen. Zij maken graag gebruik van elektronische registratie. Er zijn ook schippers die om praktische redenen bezwaren hebben: geen computer, geen wifi/ netwerk, veel werk. Ook zijn er meer principiële reacties binnen gekomen, die uiteenlopen van afwijzing (verschuiven van werkzaamheden), tot aan goede zaak (registratie bij de bron en automatisch

doorgeven is de meest efficiënte en betrouwbare werkwijze).

Resultaten

Wij hebben gedurende het testweekend veel contact gehad met schippers over hun registratie en over de bekendheid met de wijziging. Daarnaast hebben wij een analyse gedaan op grond van de informatie in de verschillende systemen. Onze belangrijkste bevindingen:

- Er zijn veel schippers die zich voor het eerst hebben geregistreerd bij het BICS-loket (www.bics.nl)
- Het aantal schepen dat zich elektronisch meldt bij onze meldpunten is in een week met 35% gestegen.
- Wij zijn een fout in een koppeling tegengekomen (is vrijwel onmiddellijk opgelost)
- Wij zien een aantal regelmatig terugkerende invulfouten

Vervolgacties

- Om te voorkomen dat na het uitschakelen van VHF78 gegevens verloren gaan en er achteraf discussies komen over de juistheid van gegevens, zien wij een aantal acties aan onze zijde:
- Blijven communiceren over de aanstaande wijziging.
- In de maanden juli en augustus monitoren van de binnenkomende informatie per schip en actief contact per e-mail om eventueel ontbrekende data alsnog te verkrijgen
- Ondersteunen bij vragen van schippers via barges@northseaport.com

Andere oplossingen

Wij begrijpen dat deze omschakeling niet voor alle binnenvaartondernemers een evidentie is en in sommige gevallen een verhoging van werklast met zich meebrengt. Mede op basis van ervaringen van collega's van u, hebben wij een aantal suggesties op een rij gezet.

Gebruik van app ipv BICS

Mocht u liever gebruik maken van apps, er zijn meerdere applicaties beschikbaar van verschillende dienstverleners, zie ook onze website: www.northseaport.com/reis-aanmelden-binnenvaart. Vanaf 20 juni beschikt de gratis app RiverGuide over een elektronische-meld-module.

Iemand anders doet de registratie voor u
Een andere mogelijkheid is dat u een geautoriseerd persoon de elektronische registratie namens u laat verzorgen. U geeft de informatie bijvoorbeeld telefonisch door en die persoon registreert het in de systemen. Dat kan iemand zijn die op kantoor werkt als u voor een grotere onderneming vaart, of een dienstverlener die schippers ontzorgt, of iemand anders naar uw keuze.

Tijdelijke overbrugging

Daarnaast is uit meerdere gesprekken met branchevertegenwoordigers het verzoek gekomen om een overbrugging mogelijk te maken, bijvoorbeeld door aanmelding via e-mail. Zodra we dit verder met de branchevertegenwoordigers besproken hebben, geven we hierover nadere informatie.

Ik reken erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor al uw vragen kunt u contact opnemen met barges@northseaport.com.

Manager Port Operations Support & Policies

De veiligste bruggen van Nederland

“Zaanstad heef de veiligste bruggen van Nederland”
(volgens wethouder Slegers)

Tijdens de raadsvergadering van 12 mei werden er vragen gesteld over de Prins Bernhardbrug die keer op keer in storing is en die vooral het scheepvaartverkeer parten speelt.

Maar volgens wethouder Slegers is er echt niet veel aan de hand. Men hoeft zich geen zorgen te maken over de veiligheid bij de door storingen geplaagde Bernhardbrug (en bij welke Zaanse brug dan ook). Wethouder Gerard Slegers (CDA): “Wij hebben de veiligste bruggen van Nederland!”*

Deze uitspraak leidde in de Raad maar ook op sociale media tot veel reacties, want de feiten wijzen anders uit. Een raadslid verwees naar de “slagboomkruiper” die eerder op de site van De Orkaan was te zien.

Na het dodelijke ongeluk bij de Den Uylbrug in 2015 ging Zaanstad het aantal ‘brugincidenten’ meten. Soms werden er in één week wel 700 incidenten vastgesteld (bron: de Orkaan). Incidenten bijhouden was zoveel werk dat er al snel mee op werd gehouden.

- In mei 2016 raakte een zeilschip beschadigd toen de brug bij het Zaaneiland ging sluiten terwijl de boot nog onder de brug was.
- Op 28 november 2018 raakte een echtpaar zwaargewond toen de Bernhardbrug opende terwijl zij nog op de brug stonden en uiteindelijk naar beneden vielen (en in het water terechtkwamen).
- En dan hebben we nog tal van fietsongevallen sinds mei 2020 op de Wilhelminabrug. Dus waar haalt zo’n wethouder zo’n uitspraak vandaan?

Met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid naar aanleiding van het dodelijke incident van 6 februari 2015 op de Den Uijlbrug bleek Zaanstad, volgens diezelfde Onderzoeksraad voor de Veiligheid, veel te weinig gedaan te hebben. Ondertussen is het wel zo dat de Bernhardbrug regelmatig in storing ligt waarbij er daardoor vaak sprake is van slechts enkele openingen per dag voor de binnenvaart.

Het heeft natuurlijk niets met het ontzettend veilige “op afstand bedienen’ te maken (zal men zeggen), maar wel is het zo dat nieuwe censoren in de brug eerder signaleren dat de brug niet goed sluit waardoor de bomen niet opengaan. De wethouder legt dit uit als “torsie” van de brug, een onduidelijk begrip waarbij we zouden kunnen denken aan een verzakking waardoor de aansluiting niet meer perfect is. Het gemak waarmee onmiddellijk het hele scheepvaartverkeer werd stilgelegd is schrijnend. Dat men geen antwoord kan geven op vragen wanneer de brug weer wel normaal kan functioneren is ook ernstig.

Er waren al storingen op 18 april, 2 mei en 6 mei, ook op 23 april was er waarschijnlijk iets met de brug aan de hand toen die meer dan 2 uur openstond. De storing van 6 mei duurde een groot deel van de dag, het autoverkeer werd in de loop van de avond pas toegelaten.Rijkswaterstaat besloot daarop in overleg met Zaanstad de brug de eerste dagen niet meer te openen voor scheepsverkeer. Na een paar dagen werd overgeschakeld op beperkte openingstijden, eerst twee keer per dag, de komende dagen drie keer per dag:

- maandag tot vrijdag om 9:15 en 19:05 (vandaag, 13 mei ook om 15:00)
- zaterdag 09:15 en 16:15 (14, 15 mei om 12:30)
- zondag 10:15 en 16:15 (15 mei ook om 12:30)

Inmiddels lijkt de brug weer wat beter te functioneren hoewel er nog steeds storingen lijken voor te komen, maar om nu te spreken van “de veiligste bruggen van Nederland?” Dan moet je wel lef hebben.

ASV protesteert tegen bedientijden spoorbrug over de Zaan

ASV protesteert tegen voorgenomen bedientijden 2023 spoorbrug over de Zaan

Onlangs hebben wij de nieuwe bedientijden 2023 voor de spoorbrug over de Zaan ontvangen ingaande 11 december 2022.

Naar aanleiding daarvan heeft de ASV op 22 juni bezwaar gemaakt bij ProRail Vervoer & Dienstregeling afdeling Capaciteitsverdeling Cluster Verkeer. Het bezwaar betreft de verminderde netto openingstijd van deze belangrijke brug.

De ASV stelt dat het beperken van de doorvaartijd van 10 naar 8 minuten resulteert in een vermindering van de passagecapaciteit voor de scheepvaart in een tijd waarbij er een vraag is om juist meer vervoer over water te laten plaatsvinden: de modal shift.

Daarbij wijzen we op het feit dat de rivier de Zaan de belangrijkste toegangsweg (CEMT klasse V) naar Noord-Holland is. Hierbij geldt een inspanningsverplichting vanuit Europa om de vaarweg zo ruim mogelijk beschikbaar te hebben en te houden. Een verlaging van de openingsduur past niet in deze eis.

Bovendien is er in 2021 een Europese resolutie aangenomen waaruit blijkt dat Europa vol inzet op meer vervoer over water. Daarbij zijn (nog meer) obstakels voor het vervoer over water in tegenspraak.

Resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa
Het Europees Parlement,
4. is ingenomen met het voornemen van de Commissie dat tot uiting komt in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, om meer goederen over te hevelen van de weg naar de binnenvaart en de korte vaart, met inbegrip van het regionale, stedelijke en interstedelijke goederenvervoer; onderstreept niettemin het aanzienlijke, nog ongebruikte potentieel en terrein voor de uitbreiding van de bin-

nenvaart; doet derhalve een beroep op de Commissie om haar ambities inzake de doelstellingen voor de verschuiving naar vervoer via de binnenwateren regelmatig te evalueren en te vergroten, en de voordelen van de sector te benutten; dringt er bovendien bij de Commissie op aan de toepassing van optimale werkwijzen inzake de integratie van vervoersdiensten over de binnenwateren in multimodale logistieke ketens te ondersteunen; benadrukt dat er investeringen nodig zijn in flexibelere en innovatievere scheepsontwerpen en in de vergroening van de bestaande binnenvaartvloot, wil die een concurrerender en duurzamer alternatief voor het wegvervoer worden, onder meer door voor rivieren geschikte schepen en andere doordachte duurzame alternatieven voor het wegvervoer te ontwikkelen;

Tot zover een klein deel uit de resolutie

Daarnaast dient te worden aangemerkt dat de Wilhelminasluis in 2021 gereed is gekomen waardoor zij meer capaciteit heeft, alles met de bedoeling meer vervoer over water te laten plaatsvinden. Schepen die dus ook door de opening van de spoorbrug moeten varen. Tezamen met andere infrastructurele werken vanuit het programma “Vaart in de Zaan” van de provincie, gemeenten Zaanstad en Wormerland staat het voornemen tot terugbrengen van de tijdsduur om door de spoorbrugopening te kunnen gaan haaks op de investeringen om de scheepvaart meer mogelijkheden te bieden.

Op dit moment biedt een openingsduur van 10 minuten net genoeg tijd om de spoorbrug met drie schepen veilig te passeren. De spoorbrug ligt kort op de Prins Willem Alexanderbrug en een bocht in de vaarweg waardoor m.n. grotere geladen schepen en duwbakken met zeer lage snelheid zullen passeren. Met een verkorte openingsduur van 8 minuten zal een derde schip in deze situatie niet meer veilig kunnen passeren. Dat betekent daarmee dat het derde schip zal moeten wachten op een volgende opening. Dat schip is een equivalent van tientallen vrachtwagens.

De voorgenomen aanpassing is daarom zeer onwenselijk voor de scheepvaart (zowel beroepsvaart als pleziervaart) en zeker als dit voornemen ook nog op andere treintrajecten gaat gelden langs de hoofdvaarwegen in Noord-Holland. Dit betekent een cumulatie van vertraging, waardoor beroepsvaart hun laad/loslocatie niet meer op tijd kunnen bereiken.

Wij vragen ProRail dringend om dit voorgenomen besluit te heroverwegen.

Selectieve onttrekking sluizencomplex IJmuiden

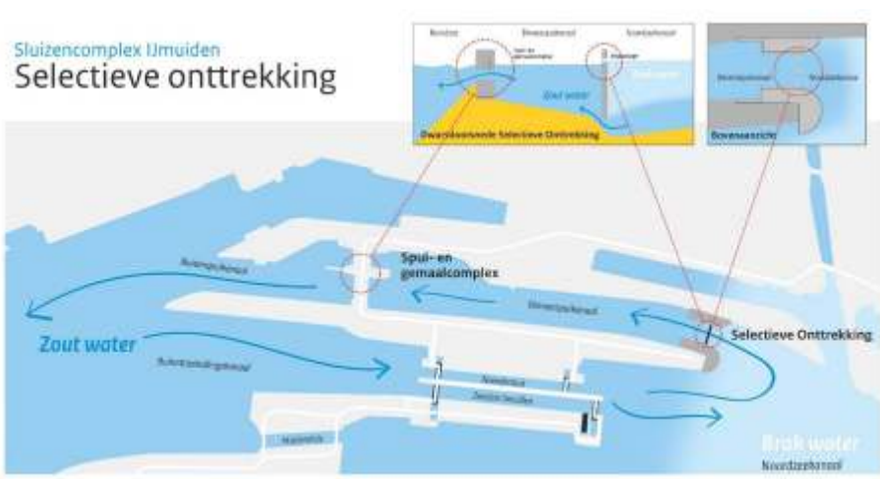
en gevolgen voor Ligplaatsen Binnenvaart Binnenspuikanaal

Selectieve onttrekking zal plaatsvinden bij het sluizencomplex van IJmuiden, dit heeft o.a. gevolgen voor de ligplaatsen van binnenvaartschepen.

Waarom?

- Door de nieuwe zeesluis IJmuiden zal veel meer zout water het Noordzeekanaal instromen.
- Zout water heeft schadelijke effecten op natuur, landbouw en koel- en/of proceswater.
- Selectieve onttrekking moet de toename van zout water tegengaan.

Hoe zal de selectieve onttrekking plaatsvinden?
Door het bouwen van een constructie in het Binnenspuikanaal van het sluizencomplex in IJmuiden waardoor zout water terug naar zee stroomt
Het is een soort (zoutwater)brievenbus. Omdat zoutwater zwaarder is dan zoetwater stroomt het door een opening onderin de constructie terug naar zee. Het zoete water wordt tegengehouden en blijft in het Noordzeekanaal.



Gevolgen voor de binnenvaart:

Tijdelijk zullen er minder ligplaatsen zijn omdat men palen zal verplaatsen. De ligplaatsen gaan van het spuikanaal naar de kanaaldijk (vanaf begin augustus) waardoor er uiteindelijk betere afloopmogelijkheden zullen zijn. Uiteindelijk zullen er geen ligplaatsen verdwijnen.

PLANNING
FASE 1: Juni – Juli
Deel Binnenspuikanaal afgesloten

- 1 autoafzetsteiger Binnenspuikanaal in gebruik,
- 1 autoafzetsteiger Binnenspuikanaal buiten gebruik,
- 1 afloopvoorziening in gebruik,
- 2 afloopvoorzieningen buiten gebruik

Fase 2: - Augustus-September

- De nieuwe locatie west langs de Kanaaldijk wordt opengesteld
- Het Binnenspuikanaal wordt afgesloten
- Eind september zijn alle nieuwe ligplaatsen langs de Kanaaldijk gereed

Wordt de Giessenburg een vaste brug van 6.60 meter?

Provincie Zuid-Holland heeft van Minister Harbers een brief ontvangen waarin het voorgenomen besluit staat bij renovatie van de Giessenburg uit te gaan van een vaste brug.

Op 28 februari 2022 heeft de Minister de brief van de provincie ontvangen over het Vervanging en Renovatie (VenR-)project A20 Giessenbrug. In deze brief uit de provincie haar teleurstelling g over het besluit om in de planfase uitsluitend uit te gaan van een vaste Giessenbrug en verzoekt om in de planfase ook aandacht te besteden aan een beweegbare variant en een vaste brug met hogere doorvaarthoogte.

In antwoord op de brief, laat ik de minister weten dat hij vasthoudt aan het besluit om enkel het voorkeursalternatief voor een vaste brug met 6,60 meter doorvaarthoogte verder uit te werken in de planfase. Toelichting van de Minister:

Integrale afweging alternatieven
Bij de start van de planfase is een viertal alternatieven voor de vervanging- /renovatie van de Giessenbrug opgesteld, te weten:

- 1:1 renovatie huidige beweegbare brug met de huidige doorvaarthoogte 5,40 meter (eventueel met groter spitsvenster);
- Vaste stalen brug (permanent vastzetten) met de huidige doorvaarthoogte 5,40 meter
- Vaste betonnen brug met doorvaarthoogte 6,60 meter;
- Vaste betonnen brug met doorvaarthoogte 7,00 meter

Minister Harbers:
"….De alternatieven zijn beoordeeld en vergeleken op verschillende aspecten als functionaliteit (vaarwegklasse), verkeersprestatie/-hinder, veiligheid, storingsgevoeligheid en kosten. Daarover heeft ook een ambtelijke consultatieronde plaatsgevonden met relevante omgevingspartijen, waaronder de provincie Zuid-Holland. Daaruit is als integrale afweging het vervangen van de huidige Giessenbrug door een vaste betonnen brug met een doorvaarthoogte van 6,60 meter als voorkeursalternatief benoemd. Hierop is door mijn voorganger besloten om dit voorkeursalternatief verder uit te laten werken in de planfase. Deze vervanging lost het hinder- en verkeersveiligheidsprobleem van brugopeningen op de A20 structureel op, vermindert daarmee de filevorming op de A20 en heeft in tegenstelling tot een beweegbare brug geen risico op storingen. Daarnaast is onderzocht dat de hinderproblemen voor scheepvaart bij dit voorkeursalternatief beperkt zijn.

Na gesprekken met vaarweggebruikers heeft IenW geen onderbouwde signalen ontvangen die de toekomstige noodzaak voor een verdere uitwerking van een hogere vaste brug of beweegbare brug over de Schie rechtvaardigen. Vanwege de verhoging van de doorvaarthoogte naar 6,60 meter blijft de vaarwegklasse CEMT III gewaarborgd voor het vaarwegverkeer; een waarborg die passend is voor (de voorziene ontwikkeling van) de Schie…..."

ASV nooit benaderd
Minister Harbers schrijft dus; *"..Na gesprekken met vaarweggebruikers heeft IenW geen onderbouwde signalen ontvangen die de toekomstige noodzaak voor een verdere uitwerking van een hogere vaste brug of beweegbare brug over de Schie rechtvaardigen. .."*

ASV voorziet problemen:
De ASV heeft niets gehoord over gesprekken met vaarweggebruikers en aan de ASV is in ieder geval niet gevraagd hierover mee te denken of aan schippers te vragen hun opinie te geven. Had men dat wel gedaan dan had men in ieder geval van een van onze bestuursleden die bekend is in die regio dat er grote problemen voorzien worden bij het uitvoeren van het voorstel van de vaste brug van 6.60 meter i.v.m. met bijzondere transporten voor de scheepswerf Bocxe. Ook zou er gewezen zijn op nieuwe silo's, en trechters voor betoncentrales e.d. Die ga je er over de weg echt niet heen krijgen.

De Minister erkent in zijn brief dat het Incidenteel bijzonder transport en het staande mastvaarverkeer naar Delft niet meer mogelijk zal zijn maar vindt deze enkele beperkingen echter niet opwegen tegen de voordelen van een vaste brug van 6,60 meter.
De vraag is maar van wie uit dat "niet tegen elkaar opwegen" bezien wordt.

Minister Harbers ziet echter geen inhoudelijke aanleiding om het eerder genomen besluit te herzien. Daarbij zou, volgens de Minister, *"……het toch verder onderzoeken van meerdere alternatieven tot hogere onderzoekskosten en langere doorlooptijd van de planuitwerking tot aan daadwerkelijke vervanging leiden."*

Gebruikersmogelijkheden bij vaste brug van 6.60 meter
Met een vaste brug met 6,60 meter doorvaarthoogte zal er geen sprake zijn van een onbeperkte doorvaarthoogte tot Delft. Dit betekent volgens de Minister niet dat de ontwikkelpotentie van de watergebonden bedrijven langs de Schie beperkt wordt. De doorvaarthoogte voor de vaarwegklasse CEMT III blijft immers gewaarborgd aangezien alle toegestane binnenvaartschepen deze nieuwe hoge vaste brug in de toekomst kunnen passeren. Daarnaast is met deze hoogte de doorgang van 2- laags high-cube containerschepen geborgd. Ook de gedane investering in de bochtafsnijding Delftse Schie behoudt haar meerwaarde voor de doorstroming en nautische veiligheid op de vaarweg.

Houden wat je hebt

Minister Harbers:

De nieuwe 6,60 meter hoge Giessenbrug zal weliswaar een vaste brug worden, maar een aanzienlijk hogere doorvaarthoogte krijgen ten opzichte van de huidige 5,40 meter beweegbare Giessenbrug die al sinds 2017 gesloten is. Hierdoor zullen er in de toekomst op ieder moment van de dag aanzienlijk hogere schepen de A20 ongehinderd kunnen passeren, hetgeen de betrouwbaarheid van de vaarweg voor de reguliere beroepsvaart zal doen toenemen. Een verhoging naar een vaste brug van 7,00 meter heeft gezien de gebruikersmogelijkheden verder geen substantiële meerwaarde voor de binnenvaart en staat in geen verhouding tot de aanzienlijke meerkosten die voor deze verhoging moeten worden vrijgemaakt.

Verder is de Schie op het korte traject tussen Rotterdam en Delft momenteel nog voorzien van beweegbare bruggen, maar kan deze vaarweg niet als open vaarweg worden gezien. Er is immers met de vaste brugverbinding (viaduct A4 aan de noordkant van Delft) geen sprake van een doorlopende open vaarwegverbinding richting vaarwegbestemmingen in Den Haag en Leiden. Deze vaarweg is in de Richtlijnen Vaarwegen 2020 ook niet aangemerkt als open vaarweg. Ik zie daarom geen inhoudelijke aanleiding om het eerder genomen besluit te herzien. Daarbij zou het toch verder onderzoeken van meerdere alternatieven tot hogere onderzoekskosten en langere doorlooptijd van de planuitwerking tot aan daadwerkelijke vervanging leiden. een verdere uitwerking van een hogere vaste brug of beweegbare brug over de

Schie rechtvaardigen. Vanwege de verhoging van de doorvaarthoogte naar 6,60 meter blijft de vaarwegklasse CEMT III gewaarborgd voor het vaarwegverkeer; een waarborg die passend is voor (de voorziene ontwikkeling van) de Schie. Daarbij komt dat een nieuwe 5,40 meter hoge beweegbare Giessenbrug weliswaar in theorie de mogelijkheid voor ongehinderde doorvaarthoogte tot Delft geeft, maar dat de geringe afmeting van de Schie en het sterk ingeperkte bedieningsregime van een beweegbare Giessenbrug de fysieke mogelijkheden van hoge scheepvaart op de Schie aanzienlijk beperken.

Provincie Zuid-Holland maakt zich hard voor de Giessenburg, ASV schrijft brief aan Minister Harbers

Vanuit Provincie Zuid-Holland is de ASV hierover benaderd. De Provincie wil namelijk wel een beweegbare brug maar daarvoor zijn goede argumenten nodig. De ASV heeft daarom een schrijven uit doen gaan naar Minister Harbers en de Provincie Zuid-Holland

Modal shift: geen woorden maar daden gevraagd

Het voorstel vanuit de ASV zou zijn de standaard doorvaarthoogte van de (beweegbare!) brug naar 7 meter te brengen. Dan hoeft de brug alleen maar open als er een keer een bijzonder transport is. De kosten zullen in eerste instantie hoger uitvallen maar als men werkelijk een modal shift wil, en de verladers een kans wil bieden om met de binnenvaart “in zee” te (blijven) gaan dan is subsidie aan verladers niet voldoende, dan moet de mogelijkheden om per binnenvaart te vervoeren geoptimaliseerd worden.

Ligplaatsmogelijkheden Merwedekanaal worden verruimd

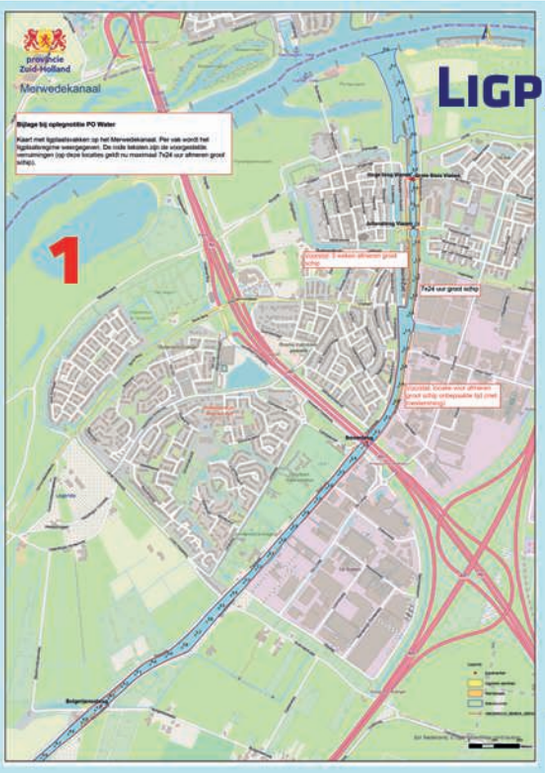
Na veel overleg met de provincie Zuid-Holland is men voornemens op verschillende plekken langs het Merwedekanaal de maximale toegestane ligduur te verhogen. Gedeputeerde Jeannette Baljeu (VVD) is akkoord gegaan met het voorstel zoals aangeleverd door medewerkers van provincie Zuid-Holland.

Omdat op het Merwedekanaal de maximale afmeerduur bij de ligplaatsvakken niet geldt in de maanden juli en augustus verwachten wij dat de regels in september van kracht zullen worden. Dit onder voorwaarde dat tegen die tijd de bebording is aangepast. Het is een mooi gebaar van de provincie dat men bereid is gebleken echt met ons (de ASV sprekend namens de gebruikers van de vaarweg) in gesprek te gaan en te kijken wat er mogelijk was.

Zo ziet het ernaar uit dat er een plek komt waar schepen kunnen liggen als er bijzondere omstandigheden zijn en men langer moet blijven liggen, en er komen plekken waar men standaard 21 dagen zal mogen liggen in plaats van de huidige 7 dagen. Een enorme verbetering!

De ASV blijft ook hierover in gesprek met de provincie. Nog even geduld!

Ligplaatsvakken Merwedekanaal



Ga voor grotere versie naar:

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/ligplaatsen/Ligplaatsvakken_Merwedekanaal_2022.pdf

Toekomst IJsselmeer besproken in Lelystad

Workshop Lelystad “Toekomst scheepvaart IJsselmeergebied”

Op 7 juni heeft in Lelystad de tweede workshop plaatsgevonden met als thema:
“Wat wordt de toekomst voor de scheepvaart en de nautische economie in het IJsselmeer gebied? “

Om het IJsselmeer klaar te maken voor de toekomst tot 2050 zijn er veel veranderingen nodig, en daarom heeft men aan Panteia gevraagd om een onderzoek te doen. Er waren daarvan zes medewerkers aanwezig.

Bij binnenkomst om 13.00 uur worden we verwelkomd met een lunch en consumptie.

Om 14.00 uur opent de dagvoorzitter de bijeenkomst en verwelkomt alle gasten, en legt uit wat het programma zal zijn deze middag. Het ligt in de bedoeling ons op te splitsen in vier (4) groepen met allemaal verschillende onderwerpen:

1. Delfstoffen en waterbeheersing.
2. Scheepvaart.
3. Scheepsbouw en reparatie.
4. Recreatie en Toerisme.

Ruime vertegenwoordiging

De gasten vertegenwoordigen een brede groep, t.w. gemeenten grenzend aan het IJsselmeer en Markermeer, Randmeren, scheepsbouwers, handhavers en toezichthouders, baggerraars, waterhuishouding, calamiteitenbestrijders, RWS, NHL Stenden Hogeschool Urk, milieuvertegenwoordigers, ambtenaren van de provincie Flevoland en binnenvaartvertegenwoordigers.

Eerst kregen wij een toespraak van een functionaris van de Provincie Flevoland die schetste hoe het nu was anno 2022, en wat we moeten bereiken in het jaar 2050.

Er wordt veel heel veel genoemd en daar konden wij ons best in vinden, maar na zijn verhaal konden wij een reactie geven, die van de ASV luidde: “ik vind het een prachtige voorstelling maar is dat uitvoerbaar qua tijdsplanning en financiën? “ “Dat zal de toekomst moeten uitwijzen” was het antwoord.

Werkgroep Scheepvaart

Maria nam zitting in de groep van Scheepvaart:

Wij kregen allemaal een kaart van het gebied IJsselmeer voor ons, daar konden wij de knelpunten weergeven en toelichten. Waar is er behoefte aan, makkelijke vraag vond ik, ten eerste voldoende ligplaatsen, voor de nachtrust ons opgelegd vanwege het besluit Vaar- en Rusttijden, ook ligplaatsen voor iets langere tijd b.v. gedurende het weekeind. Bij de Oranjesluis is er maar één sluis voor een schip van boven de 100 meter beschikbaar dus men denkt om een tweede grote sluis te creëren.

Wat moet de diepte worden in het gehele gebied, of moeten we geulen handhaven?

De voorkeur ligt bij geulen maken van zes meter diepgang bij: Amsterdam – Lelystad / Lelystad – Kampen/ Lelystad – Kornwerderzand met afslag naar Urk en Lemmer. Den- Oever – Urk.

Ook de Ketelbrug baart zorgen; hoogte is nu 12 meter en moet voor pleziervaart en bruine vloot opgehoogd worden naar 16 meter. Dan kunnen ze beter maar een aquaduct maken vond ik. Maar daar is voorlopig niet genoeg geld voor te vinden.

Delfstoffen en Natuur.

Paul nam zitting aan de tafel Delfstoffen en Natuur.

Er is rondom het IJsselmeer en Markermeer een grote behoefte aan diverse soorten zand. Deze zijn beschikbaar, zelfs metselzand maar deze bevindt zich wat dieper, eerst krijg je 1,5 meter slib, deze kan gebruikt worden om een zachte oever te creëren, dan 3 meter ophoogzand, dan een laag kleileem en daarna grover zand. Daar moet eerst een nader onderzoek naar worden gedaan. De grote baggeraars vertellen dat er veel gewerkt kan worden met een gesloten portemonnee n.l. de opbrengst is voor de uitvoerende organisatie. Maar dat gaat niet op bij het vervaardigen van kunstwerken. Men rekent erop dat er per jaar meer dan 10 miljoen kubieke meter zand gewonnen gaat worden. Maar dat zal ook vervoerd moeten worden, er is nu al een tekort aan beunschepen en vooral in de kleinere tonnages. Onder kleine tonnages verstaat men schepen beneden de 1000 m³. Ik (Paul) vind onder de 350 m³ klein. Deze schepen moeten er t.z.t. wel komen vindt men.

Natuurbehoud en waterhuishouding

Onze vertegenwoordiger van het natuurbehoud heeft bijna op alles wat verandert bedenkingen. Dit is al begonnen door de Afsluitdijk aan te leggen vond hij. Als tegenwerping vonden wij dat zoals de natuur nu is, zo zal het ook moeten blijven. Het hele IJsselmeer is ook onze watervoorraad, het waterpeil zal ook verhoogd worden om een grotere reservecapaciteit water te kunnen opslaan voor de drinkwatervoorziening.

Autonoom varende schepen en allemaal elektrisch varend in 2050

Verder moeten er rond het gehele gebied havens komen die voor alle schepen goed bereikbaar zijn. Er zullen schepen die rondvaren met goederen zoals kleine

containerschepen, autonoom gaan varen. Er moeten dus veel ligplaatsen gaan komen die ook over alle faciliteiten beschikken, het voornaamste vindt men dan een goede stroomvoorziening.

Ja alle schepen varen in 2050 elektrisch beweert men. Ook zit men er mee dat de Zuidersluis in Lelystad niet wordt herbouwd, maar hij moet toch snel vergroot worden zodat er schepen kunnen passeren van 70 meter, een wens van de bouwwereld in de polder. Panteia meldde dat als men besluit om het hele IJsselmeer en Markermeer te gaan verdiepen, de bodem er golvend uit gaat zien. Dat is om golfslag bij wind tegen te gaan, en voor de visstand op peil te houden of te vermeerderen, dat is uit een eerder onderzoek bewezen.

Het vervolg

Zo worden alle besproken onderwerpen aangeleverd bij Panteia, deze organisatie komt met het rapport naar buiten in juli dit jaar en levert het af aan opdrachtgever het platvorm van werkgroep IJsselmeer 2050. Deze groep buigt zich daar over en moet het dan voor augustus 2023 kunnen voorleggen aan het Provinciebestuur. Men spreekt niet over de mogelijkheid of het financieel haalbaar is, er moeten gelden komen van uit een fonds (Europese investeringen) is de gedachte.

Al met al is er in deze middag veel nieuws over de aanwezigen uitgestort, alle veranderingen die men voor ogen heeft zijn in onze ogen niet verkeerd, al blijft mijn vraag:
Denken jullie nu echt, dat zoals het plan er nu voorligt dit haalbaar is in een kleine 30 jaar? Qua financiën en technologie?

Wij eindigde door te zeggen dat wij als beroepsvervoerder blijven eisen dat:

1. Het een vaarwater moet zijn wat voor ieder schip goed bevaarbaar is.
2. Zo min mogelijk belemmeringen op het vaarwater aanwezig zijn, zoals windmolens.
3. Er bij sterke winden voldoende schuilplaatsen zijn,
4. Men het niet te diep moet maken waardoor er grote golven ontstaan.
5. Er voldoende ligplaatsen moeten zijn met de benodigde voorzieningen.

Na afloop omstreeks 17.00 uur stond er een hapje en drankje voor iedereen klaar. En vertrokken wij allen huiswaarts.

MVG P & M.

Terugkoppeling reacties Nelson Mandelapark Maashaven

900 mensen gereageerd op plannen Nelson Mandelapark

In de Rotterdamse Maashaven komt een groot park: het Nelson Mandelapark. Beweging, ontspanning en ontmoeting staan hier centraal. Op 18 januari 2022 is het masterplan vastgesteld. Hierin staan de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het park. De vaststelling van het masterplan was het startsein om in februari en maart 2022 opnieuw met de omgeving in gesprek te gaan.

Veel positieve reacties

In totaal hebben ongeveer 650 mensen online gereageerd en is met ongeveer 250 mensen door middel van straatinterviews, inloopsessies, workshops en bijeenkomsten gesproken over het Nelson Mandelapark. De meeste reacties zijn zeer positief: men is enthousiast over het park en bijna iedereen geeft aan er zelf ook heen te willen gaan.

Reactiedocument

In een reactiedocument zijn alle opgehaalde reacties verzameld. Het is voor de gemeente belangrijke inbreng bij het maken van het Inrichtingsplan. De eerste stap daarbij is het opstellen van een Programma van Eisen. Hierin staan de eisen waaraan het nieuwe park moet voldoen. Het vormt de leidraad bij het maken van een voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp. Het voorlopig ontwerp verwacht de gemeente begin volgend jaar klaar te hebben. Dan krijgen bewoners en bedrijven in de omgeving, en andere belanghebbenden, de uitnodiging om het te komen bekijken.

Op de hoogte blijven van actuele ontwikkelingen? Houd dan de website in de gaten: rotterdam.nl/nelsonmandelapark.

MEDIO

“MEDIO” en de ASV

Heel wat keren heeft de ASV dankbaar gebruik mogen maken van motorschip MEDIO, waar we de nieuwjaarsborrel mochten houden. Al die jaren werden gekenmerkt door een enthousiaste ploeg die samen met Teun Kools, de eigenaar van de MEDIO, er een mooi, warm, gezellig samenzijn van maakten.

Er werden van tevoren heel wat kratten met drank aangevoerd door Willem, Paul en Maria. Veel leden namen zelf lekkere hapjes mee, vaak zoveel dat we naderhand niets meer hoefden te eten.

Buiten stond Teun de bitterballen te bakken, en was er een vuurkorf waar degenen die even een frisse neus wilde halen, of juist een sigaretje wilde roken bij stonden te kletsen.

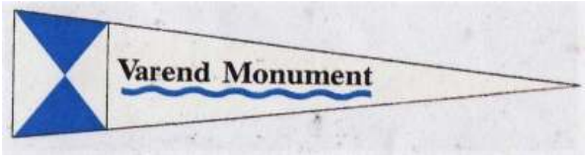
Het was nog maar enkele jaren geleden dat we tot de conclusie moesten komen dat het gezellig ingetimmerde ruim van de MEDIO te klein werd, de mensen elkaar niet goed konden verstaan en we op zoek gingen naar iets anders. Professioneler, ongetwijfeld, maar het afsluiten van een tijdperk van “met elkaar de schouders eronder” ook bij de nieuwjaarsborrel heeft ook het gevoel van verlies opgeleverd.

Ondertussen houden we contact met Teun die vol enthousiasme heeft gezorgd dat zijn varend woonschip aan alle CCR-eisen voldoet. Dat is een compliment waard.

Geschiedenis van de MEDIO:

In 1931 werd de Medio gebouwd bij scheepswerf “De Dageraad” te Woubrugge (Friesland)
Opdrachtgever: schipper Leendert Dane uit Stavenisse (Zeeland)
Lengte: 25 meter en 46 cm.
Breedte: 4 meter 57 cm
Hoogte: 2 meter 50cm
Aan boord een 1 cilinder 40 pk Kromhout middeldrukmotor met helmkop

Het schip was ingericht voor het vervoer van vaste goederen. Er werd voornamelijk gevaren met aardappelen en suikerbieten. Vaargebied: Nederland, België en Frankrijk De thuishaven was Stavenisse (Zeeland)



MEDIO in oorlogstijd
In november 1944 werd het schip door de Duitsers gevorderd om munitie te vervoeren. De schipper wist van boord te gaan en dook onder in Zeeland, waardoor de Medio een Duitse bemanning kreeg. Het schip werd op de Rijn nabij Baumberg (KM 716) beschoten door Engelse vliegtuigen en zonk. In november 1946 werd de Medio gelicht. De heer Dane sr. en zijn 2 zoons hebben toen al het zand dat aan boord was gekomen, eruit geschept met emmers. Daarna werd de MEDIO gesleept naar een werf in Vreeswijk voor herstel.
Het hele schip was zwaar beschadigd.

Herstel MEDIO
In 1948 volgde toch de restauratie, hoewel de kosten voor reparatie aanzienlijk waren. Praktisch alles moest vernieuwd worden. Uit de bewaarde nota blijkt tot in detail wat er gedaan is en wat het gekost heeft.

Mee met de tijd
In 1954 werd de Medio in Rotterdam vergroot; er werd 4 meter tussen gezet. Lengte: 29,46 meter. In 1961 nam zoon Johannes Dane het schip over van zijn vader. Met zijn vrouw en 2 kinderen leefde en werkte hij op het schip, zoals het er nu van buiten uit ziet.

In 1969 verkocht hij de Medio aan een schipper die het als varend woonschip wilde gebruiken. Er werd toen een andere stuurhut op gezet en de vrachtruimte werd in de jaren erna omgebouwd tot woonruimte.

In 1974 was er weer een andere eigenaar, die het in 2005 verkocht aan Teun Kools. Hij heeft in de volgende jaren het schip verder verbeterd, o.a. door een nieuwe DAF-motor te plaatsen (160 pk).Inmiddels voldoet de MEDIO aan alle eisen die aan een varend schip gesteld worden.

Teun Kools:
Mochten de huurzalen in de toekomst te duur worden…..en mocht het dan nodig zijn om uit te wijken naar een andere vergader, of receptie ruimte……

Mijn schip zal voor jullie altijd als “veilige haven” mogen dienen hoor!

Dus: altijd welkom, dawittewel!

Hartelijke groet

Teun

CCR / CESNI

Nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven

Het lange wachten op de nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven is ten einde: het Ministerie is eruit. De heer Kasteel (van de werkgeversorganisatie CBRB) zal deze functie gaan vervullen.

ASV niet blij
De ASV heeft op voorhand aangegeven dat wij niet blij zijn met deze benoeming omdat de heer Kasteel wederom precies hetzelfde segment binnenvaart vertegenwoordigt (de rederijen) als alle andere invloedrijke figuren binnen het CCR/CESNI. Nadat wij gevraagd hadden om een open sollicitatie heeft men alsnog de heer Kasteel de meest geschikte persoon gevonden die de hele Nederlandse binnenvaartsector vertegenwoordigt.

Het was natuurlijk wel een voorwaarde dat men met één mond spreekt naar buiten toe en aangezien de 3 andere Rijnvaartcommissarissen (ministerie I&W) al jaren op die plek zitten weten we inmiddels wat dat betekent.

Weinig hoop op voortbestaan diversiteit binnenvaartvloot
De ervaringen uit het verleden bieden dus weinig hoop op een lobby voor het voortbestaan van de diversiteit van de vloot binnen de CCR. Het zullen andere krachten moeten zijn, die inmiddels vaak van vertegenwoordigers uit andere landen lijken te komen, die misschien nog iets terecht brengen van de wensen van de Europese commissie betreffende een modal shift, wegwerken van achterstallig onderhoud, behoud van de haarvaten van de vaarwegen etc.

Fosfine

Overleg Fosfine ASV en KBN

Namens KBN Rob Leussink (directeur) en Maurits v.d. Linden (KBN)
Namens ASV: Gerberdien le Sage en Sunniva Fluitsma

Het eerste overleg vond plaats op 11 mei. Hierbij hebben we over het onderwerp fosfine gesproken en hoe we elkaar daarin kunnen vinden om samen in op te trekken.

Een aantal gedeelde conclusies

- Het probleem moet allereerst bij de bron aangepakt worden: ergo de schipper moet ervan uit kunnen gaan dat hij veilige lading in het ruim krijgt
- Er ligt een protocol voor de zeehavens, maar die wordt nog niet naar behoren uitgevoerd.
    - Zo krijgt de schipper na belading geen certificaat mee van resultaten van metingen van de (gegaste) lading.
- De bescherming moet uitgebreid worden, naast het protocol
    - Het protocol richt zich alleen op lading overgeslagen uit zeeschepen in zeehavens. Maar er zijn ook andere plekken waar geladen wordt dan in de zeehavens en die vallen niet onder dat protocol. Dat moet beter
- De bescherming tegen fosfine in de lading moet uitgebreid worden naar bescherming tegen allerlei soorten van (gif)stoffen zoals o.a. hexaan

Inmiddels is er vanuit Europa aandacht voor, dat er allerlei regels gelden voor allerlei vervoer behalve voor de binnenvaart.

Afgesproken is een aantal experts te raadplegen waaronder gassingsdokters (ook met ervaringen elders zoals uit België) en het Ctgb, zodat de sector met voorstellen kan komen om de gang van zaken te verbeteren. Deze stappen zal KBN zetten en daarbij de ASV betrekken. De ASV zal de gegevens aanleveren van de Belgische gassingsdokter (en heeft dat 12 mei gedaan).

In een later stadium zullen we kijken in welke zin de Arbowet een rol speelt en hoe schippers daarmee om zouden kunnen gaan.

Vervolg bespreking

Op 16 juni vond er een vervolgbespreking plaats. Het bleek dat er geen contact gezocht is met EWS ook niet met het Ctgb. Dat is jammer want het Ctgb heeft een heel belangrijke rol gespeeld om de regelgeving beter te krijgen.

De werkwijze (wat is de beste manier om zaken veilig te regelen) werd besproken waarbij de suggestie werd gedaan om marktpartijen onderling tot goede afstemming/regelgeving te laten komen.

ASV wil wettelijk kader

De ASV wil absoluut dat wettelijk kader. Wij hebben geen vertrouwen in die marktpartijen (comité van graanhandelaren bijvoorbeeld en bepaalde verladers) gezien hun opstelling in de afgelopen periode en de wijze waarop men om is gegaan met het (niet) delen van informatie waarbij mensenlevens in gevaar zijn gekomen. Bovendien speelt dit issue al tientallen jaren en heeft men het kennelijk niet nodig gevonden veiligheid te garanderen.

Wij zien ook heel goede stappen in de richting van een wettelijk kader, zelfs Europees breed. Dat bepaalde partijen dat liever niet zien geeft ons te denken.

Belangrijke constateringen/besproken punten 16-6

Enkele constateringen/besproken punten die belangrijk zijn ook op het vervolg van het traject:

- Er heeft een discussie plaatsgevonden over het betrekken van de overheid bij het tot stand komen van een veilige werkwijze. Na discussie is besloten om dit wel te doen. Er is commitment om het issue gezamenlijk op te pakken en op te lossen.
- Bij havenbedrijf Amsterdam en Rotterdam (een afspraak uit het vorige overleg) is recent het signaal afgegeven dat het protocol in de praktijk niet goed werkt als het gaat om de informatievoorziening naar de schipper. Amsterdam geeft hiermee aan dat misstanden gemeld dienen te worden.
- Het signaal is ook afgegeven aan het graancommittee tijdens een eerste kennismakingsgesprek, zie eerder.
- KBN heeft contact gehad met een gassingsleider. Er is geen voorkeur voor het betrekken van een specifieke partij als het gaat om het inwinnen van expertise.
- In het vorige overleg is tevens aangegeven dat de Arbocatalogus een belangrijk aspect is voor KBN. Het is ook een toezegging/actiepunt uit de ketenanalyse. Er wordt met de Arbocatalogus invulling gegeven aan wettelijke vereisten ten aanzien van risicogebieden in onze sector. De Arbowet is van toepassing op werkgevers met 1 of meer werknemers. KBN heeft zienswijze gegeven op de verantwoordelijkheden van de werkgever (voornamelijk de scope van de Arbowet) aangaande het issue.
- De bevrachter kan mogelijk een rol spelen als het gaat om informatievoorziening vooraf.
- Een ander issue is het ontgassen van zeeschepen, terwijl er al binnenvaart langszij komt.
- Het betreft niet alleen fosfine, maar ook andere zaken zoals hexaan.
- Meldpunten zijn onbekend bij schippers of niet bestaand (Rotterdam).
- Er kan een belemmering zijn om niet naleven te melden vanwege mogelijke commerciële gevolgen. Hetgeen terug dient te komen in bespreking met stakeholders. Tijdens het overleg werd hier een voorbeeld van gegeven.
- Amsterdam speelt een actievere rol in het issue dan Rotterdam.
- Betrekken binnenhavens.
- Eerste focus ligt op de Nederlandse context.

Tot zover voorlopig

Ministerie I&W

Overleg Ministerie I&W 29 april 2022

De ASV heeft tijdens het overleg met het Ministerie een aantal zaken aan de orde gesteld

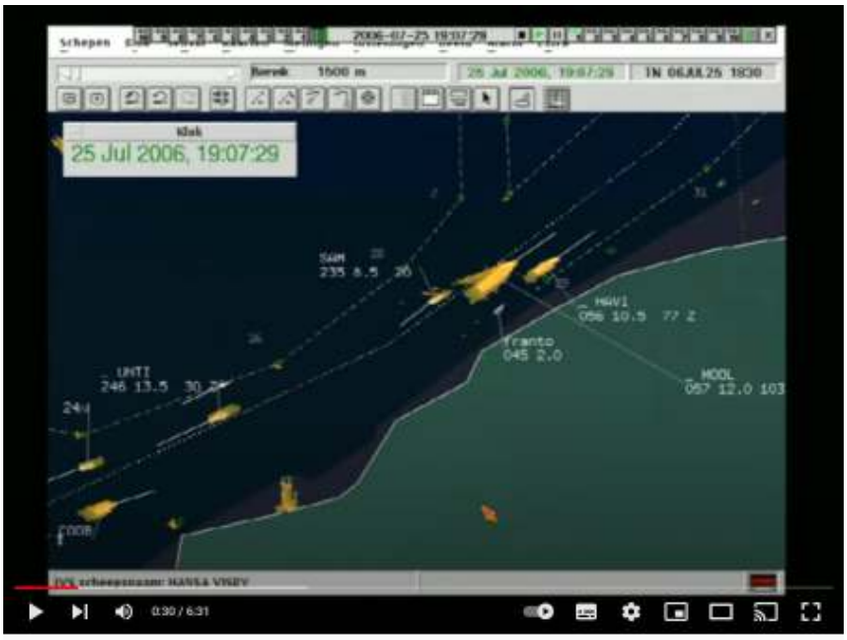
1. **Ontwikkelingen (beschikbaarheid) gasolie voor de binnenvaart** De ASV heeft gevraagd om in verband met eventuele uitbreiding van de sancties tegen Rusland de sector minimaal optimaal op de hoogte te houden van eventuele schaarste. Nu is het zo dat de informatie pas bij de bunkerstations of tussen de schippers onderling plaatsvindt. Het kan niet zo zijn dat de binnenvaart overvallen wordt door bunkerstations die niet meer kunnen leveren. Dat geldt niet alleen voor de "normale" gasolie, maar ook voor GTL dat regelmatig niet te verkrijgen is. Ook heeft de ASV erop gewezen dat men wel zegt een modal shift te willen maar onmiddellijk het vervoer over de weg (zeker in Frankrijk) tegemoetkomt door de prijs naar beneden bij te stellen waarbij de binnenvaart niet gecompenseerd wordt.

2. **Stilvallende motoren** N.a.v voorgaand onderwerp heeft de ASV erop gewezen dat Havenbedrijf Rotterdam "genoeg heeft van stilvallende motoren bij de pleziervaart", waarbij men kennelijk ervan uitgaat dat er sprake zou zijn van "niet goed onderhoud van de motoren". De ASV vraagt zich af of dit wel met "goed onderhoud" te maken heeft. De ASV heeft erop gewezen dat ook de pleziervaart te maken heeft biobrandstoffen, juist zij liggen vaak langer stil, houden natuurlijk de motoren niet op bepaalde temperatuur en zeker de gasolie niet in beweging. Dus wellicht is het probleem veel meer gelegen bij de bron: de brandstof. Wij vragen het Ministerie om daar rekening mee te houden.

3. **Ligplaatsen** De ASV heeft hierbij aangegeven dat Minister Harbers wel mededeelt hoeveel ligplaatsen er allemaal bij zouden komen maar niet vertelt wat er allemaal aan ligplaatsen verdwijnt. Dat geeft niet helemaal een goed beeld van de situatie aan de Kamer. Het Ministerie stelt dat men alleen over ligplaatsen kan spreken die het Rijk in beheer heeft, dus dat betekent niet kan spreken over ligplaatsen in Havens (Amsterdam, Rotterdam), in steden en/of provincies. Daarmee vinden wij dat er een rooskleuriger beeld geschetst wordt dan datgene waar de schipper mee te maken heeft. Zeker nu de oplossing voor het herbergen van vluchtelingen veelal gevonden wordt in het plaatsen van hen op passagiersboten die dan vaak weer op gangbare ligplaatsen van de binnenvaart komen te liggen. Daarbij lijkt er erg weinig rekening gehouden te worden met de belangen van de binnenvaart onder het mom "gun die mensen ook wat".

4. **OVV-onderzoek ongeval Mar-Grethe** De ASV heeft benadrukt dat keer op keer ongevallen waar (zee)schepen bij betrokken zijn, wat te maken heeft met "slecht-zeemanschap" geseponeerd worden of er helemaal niets mee gebeurt. Het voorbeeld van de spits die is overvaren waarbij de kapitein van het zeeschip over de marifoon zei "ik vaar gewoon over je heen", en waarbij schipper en hond verdronken zijn, is aangehaald. Daarbij is niemand vervolgd.

Ook werd als voorbeeld aangehaald de zaak van de FRANTO, die nooit een zaak geworden is, (zie het filmpje bijna ondergang van de Franto), deze zaak had veel vergelijkbare kenmerken; Een zeeschip loopt het binnenvaartschip op, terwijl een tweede zeeschip ook dat zeeschip weer oploopt, tezamen een enorme golfslag producerend. Destijds was het argument dat het zou mogen wat de zeeschepen deden, omdat er geen snelheidsbeperking geldt op de Westerschelde, maar o.i. geldt altijd het gebod van goed zeemanschap. Oftewel: je bent verantwoordelijk voor wat je aanricht en hoort ten alle tijden dit soort ongevallen te voorkomen. Het is duidelijk dat het Ministerie I&W voor zichzelf hier geen rol in ziet. Men vindt dit iets voor het ministerie van justitie. Maar op dat ministerie blijkt ongeveer niemand te zijn die iets weet van binnenvaart/zeevaart. En dus is het gewoon wildwest, in ieder geval als het tussen zeeschip versus binnenvaart gaat. Gaat het om binnenvaart versus



zeebootgolf over franto

29.049 weergaven 30 mrt. 2009 Je ziet de radarbeelden van de bijna-ondergang van motorschip Franto. Je hoort ook het marifooncontact tussen schippers en Post Terneuzen. Een Belgi ...meer

een jacht dan kan er kennelijk wel onmiddellijk gehandhaafd worden.

De ASV heeft gesteld dat het een KEUZE is om zo weinig experts te hebben op dat gebied, en het de verantwoordelijkheid van de overheid is om die wel aan te stellen. Wij hebben er geen boodschap aan dat men "er nu eenmaal weinig van weet" en dus het leven van de (binnenvaart)bemanning kennelijk niet of nauwelijks lijkt te tellen.

Ook heeft de ASV uitgesproken helemaal niet zoveel vertrouwen te hebben in het OVV-onderzoek als het Ministerie. Daarbij heeft de ASV gewezen op de discrepanties bij het onderzoek naar het ongeval bij Grave, waar veel zaken helemaal niet onderzocht zijn. Zoals hoe het kon dat deze zwaar beschadigde tanker met het levensgevaarlijke benzeen door RWS verplaatst is door een boot ZONDER ADN.

Nadat wij bovenstaande verstuurd hadden naar het Ministerie kwam de volgende reactie: **Ministerie I&W:** *De opmerking dat het ministerie hier geen rol voor zichzelf ziet, zou ik graag willen nuanceren. Er wordt veel gedaan op het gebied van "varen doe je samen" richting de pleziervaart, die zeker na corona nu weer grootschalig het water op gaat en niet altijd de regels kent en ervaring heeft met het varen op wateren waar ook beroepsvaart zit. Daarnaast wordt altijd opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de OVV om het varen op de Nederlandse wateren veilig te maken. Ook is het ministerie bezig met de uitvoering van het beleidskader nautische veiligheid. De opmerking waar in het verslag naar verwezen wordt gaat over het strafrechtelijk aanpakken van overtreders.*

5. **Problemen met vaarbewijzen, patenten.**
Sinds er allerlei zaken zijn veranderd rond vaarbewijzen en patenten voor de binnenvaart gaat er heel wat mis. Dat is al erg genoeg. Maar de ASV heeft benadrukt dat vooral het gebrek aan communicatie vanuit de overheid naar de sector toe onverteerbaar is. Zo moet men ontzettend lang wachten op de vaarbewijzen/ patenten. Geeft het CBR een vaarbewijs uit wat volgens de Wasserschutz als vodje papier bestempeld moet worden, is er juridisch gesteggel tussen Europa en de CCR waardoor er wel zaken ingevoerd zijn, die niet uitgevoerd kunnen worden. De ASV heeft dit alles bestempeld als een "onwerkbare situatie" omdat de schipper/bemanning nergens op terug kan vallen. Een oproep van de Nederlandse overheid om "terughoudend te zijn met handhaven" stelt de sector niet bepaald gerust, en heeft natuurlijk ook geen enkele juridische waarde voor degene die in het buitenland tegen problemen aanloopt. De ASV heeft gesteld dat als men iets invoert dan moet men zorgen dat alles op elkaar afgestemd is. En daarbij komt dat het weer oorverdovend stil blijft vanuit de overheid/ het Ministerie met het geven van informatie hierover. De schippers komen bij ons (de ASV) om te vragen hoe het zit en te melden wat ze tegenkomen. De overheid neemt kennelijk geen verantwoording voor de uitvoering van de zaken die zij oplegt aan de sector. Verder heeft de ASV erop gewezen dat juist deze Nederlandse overheid in de vorm van o.a. ILT weinig compassie toont met bepaalde omstandigheden (juist omdat het om bestuurlijke boetes gaat, en je of wel of niet voldoet en omstandigheden geen rol spelen) en er constant door de overheid zelf fouten worden gemaakt, zaken niet kloppen en dergelijke. Daarbij horen we allerlei excuses maar daar hebben wij niets mee te maken, want WIJ moeten wel voldoen aan alle eisen.

Zo wordt gesteld dat de discussies tussen Europa en de CCR al jaren lopen. Maar de ASV zegt dan weer, als je het niet op tijd geregeld hebt, dan stel je alles maar uit, in plaats van het toch in te voeren en de sector voor de problemen op te laten draaien.

De ASV heeft er dringend op aangedrongen hier beter over te communiceren, en de sector (ook de ASV) op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

WIJ RADEN IEDEREEN AAN DE OUDE DOCUMENTEN TE BEWAREN

Deelorgaan nog steeds niet van de grond gekomen.
In vroeger tijden bestond een overleg dat "het deelorgaan" werd genoemd. Dat overleg behelsde de samenkomst van verschillende organisaties die, wat de binnenvaart betreft, een aantal onderwerpen bespraken. Onderwerpen zouden kunnen zijn: voorgestelde wetten, aanpassing boete- handhavingsbeleid, veiligheid op het water, aanzwengelen modal shift, (behoud van) de diversiteit van de vloot etc.

Enkele jaren geleden zijn hier al Kamervragen over gesteld maar tot nu toe is er niets gebeurd. Afgelopen jaar is aan de ASV beloofd dat er in 2021 al 2 maal van dit soort bijeenkomsten zouden plaatsvinden. Dat is niet gebeurd. Ook dit jaar en op dit overleg weer horen we dat men het druk heeft, en dat men er mee bezig is.

Tot zover
Sunniva en Gerberdien

Nota bene: De drie hierop volgende gesprekken zijn alle drie geannuleerd.

Havens en havengelden

Havengeld Rotterdam

Zoals de meesten van u waarschijnlijk al weten, is men van zins een nieuw havengeldsysteem in te voeren in Rotterdam per 01-01-2023. Dat houdt in dat men van het abonnementssysteem af stapt en naar een systeem gaat van een betalen naar daadwerkelijk gebruik. Dit omdat er volgens het Havenbedrijf geluiden uit de markt kwamen van partijen die het abonnementssysteem te weinig transparant zouden vinden, omdat men niet precies wist waarvoor men betaalde en men het niet terecht vond voor bijvoorbeeld 7 dagen te betalen als men maar anderhalve dag in de haven verbleef. Nu is daar wat voor te zeggen, maar ASV vindt juist Amsterdam en Rotterdam voorbeelden van hoe goed het geregeld is met het havengeld, omdat men op een briefje al naar gelang de abonnementsvorm die men kiest, in en uit kan varen. Dus wie die partijen zijn is ons een raadsel.

Hoe werkt het nieuwe systeem?
In het nieuwe systeem betaalt men een voor de eerste 24 uur een x-bedrag per m2 oppervlakte van het schip en daarna gaat er een opslag/verblijfstarief gelden wat naar rato afgerekend wordt. Dus stel dat je de tweede dag maar 3 uur in de haven bent, dan wordt er ook 3 uur in rekening gebracht. Daarbij werkt men met een systeem met kortingen vanaf een x-aantal bezoeken of al naar gelang je langere tijd in de haven verblijft.

Pilot met 150 schepen
In de aanloop hiernaartoe zijn er diverse overleggen geweest met het Havenbedrijf Rotterdam en heeft men vanaf 11 april tot 6 mei een pilot gehouden met ongeveer 150 schepen om dit systeem te testen. Hierbij kon men kiezen tussen automatische opgave middels AIS (na toestemming gebruiker) of handmatige opgave. Vervolgens was er een evaluatiesessie over de pilot met het Havenbedrijf en de gebruikers. Een van de grootste en voor de gebruiker ook een van de belangrijkste pijnpunten, is toch wel de enorme kostenstijging voor de schippers die meededen met de pilot, waarbij de tarieven gehanteerd zijn zoals ze gebruikt zijn in de pilot.

Een weekbriefje wordt 3 maal zo duur
Een snelle rekensom maakt duidelijk dat men voor de eerste 24 uur al 70 procent van het bedrag betaalt, wat men nu voor een 7 dagen abonnement kwijt is. Zou je daadwerkelijk 7 dagen in de haven verblijven, dan betaal je zelfs 3 keer zoveel t.o.v. het huidige 7 dagen abonnement. Andere collega's die het voor hun situatie uitrekenden en een vergelijk maakten t.o.v. van een huidig jaarabonnement, kwamen op een verdubbeling van de kosten uit. Hier heeft de ASV ook al voor gewaarschuwd tijdens de overleggen en al met al is dit niet iets om blij van te worden.

Het 24-uursbriefje
Waar het allemaal om lijkt te gaan is de schipper die slechts 1 dag in de haven is en het nieuwe systeem "slechts" 70% betaalt van het huidige week-tarief.
Maar….daarbij lijkt men voorbij te gaan aan het feit dat die schipper twee dagen later wellicht weer in de haven komt en weer "slechts" 70% van het weekbriefje betaalt: is samen wel 140%, bij 3 maal in de week in Rotterdam komen hebben we het al over 210 %. En daar lijkt geen rekening mee gehouden te zijn bij de uitwerking van het voorstel.

Havenbedrijf nog aan de slag met de uitkomsten
Nu is nog niet alles in beton gegoten en het Havenbedrijf gaat nog aan de slag met de uitkomsten van de pilot. Maar als de tarieven welke gebruikt werden in de pilot de definitieve tarieven worden, dan is dat onzes inziens een enorme verslechtering en een dergelijk systeem niet acceptabel.

Het Havenbedrijf heeft voortdurend aangegeven gelijke inkomsten te willen houden uit de havengelden en voor de gebruiker een gebruiksvriendelijker en eerlijker systeem te beogen. Dat is op zichzelf genomen een mooi streven. Maar uit de pilot is gebleken dat het vooral duurder wordt voor de gebruiker… tenminste voor de gezinsbedrijven die vaak langer dan een dag in de haven blijven (of binnen korte tijd weer terugkeren) .

ASV: houd het huidige abonnement systeem
Als het aan de ASV ligt houden we het huidige abonnementssysteem. Wij hebben daar ook voortdurend voor gepleit. En om de kortgebruikers tegemoet te komen, zou men naast de bestaande abonnementen nog een 72 uurs of 24 uurs regeling in het leven kunnen roepen. We vrezen dat het nu nodeloos duur en ingewikkeld gaat worden.

Brief ASV aan HbR: Voorstel havengeldsysteem Rotterdam onacceptabel
Omdat de tijd begint te dringen heeft de ASV hierover dus een brief geschreven aan het havenbedrijf (Havenbedrijf Rotterdam inclusief gemeente Rotterdam en wethouder van Gils). Nadat er al op diverse facebookpagina's over was geschreven, heeft de ASV ook de schipper via haar kanalen (facebook en de pers) ingelicht over wat de schipper te wachten staat.

In de brief wordt medegedeeld dat en waarom de voorgenomen havengeldwijzigingen per 01 januari 2023 voor de ASV onacceptabel zijn.
Dat geldt zowel voor de extreme tariefsverhogingen (tot wel 300 %) als de wijze waarop het havengeld geïnd gaat worden.

Werkwijze ASV afgelopen jaren
De ASV heeft twee jaar lang op iedere mogelijke wijze meegewerkt in overleggen over dit onderwerp door haar visie te delen, heeft schippers opgeroepen mee te doen met de pilot en regelmatig gewaarschuwd voor datgene wat nu werkelijkheid lijkt te worden: het weren van de (particuliere) binnenvaart uit Rotterdam door extreme tariefsverhogingen en een bijzonder klantonvriendelijke wijze van havengeld innen.

Daarom stond er voor de ASV geen andere weg open dan kenbaar te maken wat er op de schippers afkomt en wat de gevolgen zijn.

Eerlijker, transparanter, gebruiksvriendelijker?
De argumenten van het havenbedrijf om het havengeldsysteem en de tarieven aan te passen zijn niet transparant en de voorstellen worden niet onderschreven door de gebruikers: de schippers (zie de reacties op ASV facebook). De bedoeling zou zijn dat dit systeem voor de gebruiker eerlijker, transparanter en vooral gebruiksvriendelijker zou worden, maar degenen die mee hebben gedaan aan de pilot ervaren dat zeker niet als zodanig.
Daarbij is er veel kritiek op de manier waarop de pilot heeft gefunctioneerd

Grote obstakels om mee te doen met de pilot:
0 een account maken (in Portbase)

kost heel veel moeite

0 Door de tekst van havenbedrijf Rotterdam wordt de suggestie gewekt dat men toestemming moet geven AIS-gegevens te gebruiken. (We maken ook ernstig bezwaar tegen de automatische opgave via AIS.)

0 de mogelijkheid van handmatige opgave is dusdanig administratief intensief dat die optie verre van ideaal is.

0 Zodra de pilot beëindigd was konden schippers hun facturen niet meer inzien, waardoor er van controle tijdens de bespreking van de pilot geen sprake meer kon zijn.

Kortom dit systeem:

- Biedt geen transparantie
- Is niet gebruiksvriendelijk
- Is extreem veel duurder (voor de gezinsbedrijven)

Samenvattend: nieuwe havengeld systeem is een verslechtering

De Algemeene Schippers Vereeniging ziet het nieuwe systeem als een algehele verslechtering t.o.v. het huidige abonnementssysteem en zal zich hiertegen verzetten omdat dit voorgestelde havengeldsysteem een extreme kostenverhoging en bovendien een enorme administratieve rompslomp zal opleveren.

Voorstel ASV: behoud bestaand abonnementssysteem en breidt het uit

Ons voorstel is het bestaande abonnementssysteem te houden zoals het is, waarbij er een uitbreiding zou moeten plaatsvinden van de mogelijkheden met een 24 en/of 36 en/of 72-uurs regeling/ havengeldbriefje om de kortgebruikers tegemoet te komen.

Dit zijn ook de geluiden die wij ontvangen van andere gebruikers en in reacties op een FB bericht wat we geplaatst hebben m.b.t. het nieuwe havengeldsysteem en wat inmiddels al talloze keren bekeken is (op 23 mei waren er 5.145 personen bereikt met dit bericht).

Bijlagen gestuurd:

- Brief gericht aan het havenbedrijf (inclusief gemeente Rotterdam)
- De tekst zoals op Facebook geplaatst is
- De bijlages van de berekeningen aangaande de consequenties van de nieuwe havengeldregeling voor 4 schepen

Vervolg: In gesprek met havenbedrijf Rotterdam

Het havenbedrijf is bereid gebleken hierover met de ASV in gesprek te gaan. Tijdens dat gesprek hebben beide partijen hun zienswijze gedeeld over de gang van zaken.

Aan de orde kwam tijdens het gesprek:

Ervaringen gang van zaken rond het havengeldgebeuren

Werkwijze beide partijen

INHOUDELIJK gang van zaken rond het havengeldgebeuren

Hoe ervaren we het havengeldsysteem tot nu toe?

Waar zouden we verbeteringen zien vanuit het huidige model?

Wat heeft ertoe geleid aanpassingen voor te stellen?

Hoe heeft daarover communicatie plaatsgevonden, met welke groepen en op welke overleggen?

Wat vonden "de andere marktpartijen" wat het bestaande systeem betreft

"niet eerlijk"

"niet transparant"

"niet gebruiksvriendelijk?"

Vinden de gebruikers dat deze aanpassingen leiden tot een systeem dat voor de gebruiker

eerlijker,

transparanter

gebruiksvriendelijker is ?

waarom wel/ waarom niet?

bevindingen op de volgende onderdelen van het nieuwe binnenhavengeldsysteem:

De (nieuw) ontwikkelde functionaliteiten en koppelingen van het nieuwe systeem

De werking van AIS en GPS voor de detectie van ligplaatsen

De gebruiksvriendelijkheid en inrichting van het nieuwe portaal

De impact van de nieuwe tariefstructuur/ tarieven

Hoe nu verder wat betreft havengeldproblematiek vanuit Havenbedrijf Rotterdam/ vanuit de ASV?

Ons is en blijft onduidelijk wie die "marktpartijen" zijn die de gang van zaken niet "eerlijk, transparant en gebruiksvriendelijk" vonden. Maar, behalve dat aspect was er veel ruimte om met elkaar van gedachte te wisselen over de gang van zaken. Er zijn geen toezeggingen gedaan maar we hopen door onze visie te hebben gegeven dat onze opmerkingen, suggesties en vragen leiden tot een havengeldtariefsysteem wat voor de (hele) binnenvaart acceptabel is.

Havengeldtarieven Drachten

Voornemen tot extreme tariefsverhoging havengelden Drachten

De ASV heeft een brief geschreven met o.a. onderstaande tekst aan de wethouder van Smallingerland.

Wij, de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) sturen u deze brief om te verifiëren of de informatie die ons bereikt heeft juist is.

Schippers hebben ons bericht met het volgende:

"Het havengeld in de gemeente Smallingerland gaat waarschijnlijk per september of oktober op de schop. De gemeente heeft een bureau in de arm genomen uit Rotterdam om te onderzoeken wat het gemiddelde havengeldtarief is in Nederland.

Daar is het volgende uitgekomen:
€ 0.15 per ton per 48 u, daarna € 1.40 per meter lengte per 48 of 24 uur (deze tijdsduur wordt in de gemeente over overlegd)
(Het basistarief is al teruggebracht van € 0.22)

Dat houdt voor ons schip het volgende in.
Lengte 81,40 meter lang bij 8,20 meter breed en 1290 ton groot.
Eerste 48 u €193.50, daarna € 113.96 per 24 of 48 uur
Omgerekend naar een week € 763.30 (bij 24 uurs regeling) of € 535,38 (bij 48uurs regeling en komt neer op verblijf tot 8 dagen)

Het huidige tarief is L X B per dag a € 0,05.
Voor ons is dat € 33,374 per dag of € 233,02 per week.
Het een en ander moet schijnbaar nog beslist worden in de gemeente.

Tot zover het bericht van een van onze leden

Wij hebben toevallig ook te maken met een dergelijk voorstel voor de gemeente Rotterdam. Daar hebben wij een brief over geschreven aan de wethouder en het havenbedrijf Rotterdam (zie bijlage). Op 15 juni hebben wij daar een gesprek over gevoerd met het havenbedrijf.

Wij vragen u dus:

- Waarop baseert men dat dit het gemiddelde havengeldtarief zou zijn? Wij herkennen dit helemaal niet als zodanig
- Bent u op de hoogte van de bezwaren van de gebruikers van de haven?
- Wordt er rekening gehouden met de bezwaren van de gebruikers van de haven?
- Wanneer wordt dit in de Raad besproken?
- Wanneer wordt er een definitief besluit genomen?

Wij hopen op korte termijn van u een antwoord hierover te mogen ontvangen

Ten overvloede wil ik u nog op dit rapport van onderzoeksbureau Panteia wijzen. Daar ziet u dat Drachten nu al tot de duurste havens van Nederland behoort. U kunt ook zien hoe de landelijke ontwikkeling is en daarmee vergelijken waarbij duidelijk is dat uw voornemen zeker niet tot een "gemiddeld" tarief behoort.

Havengeldtarieven voor binnenvaart stijgen in 2022 met gemiddeld 2,0%. - Panteia.nl

Wij hopen op korte termijn van u een antwoord hierover te mogen ontvangen

Politiek

Doorbouwen aan een vitale infrasector

Alle vaarweggebruikers zullen inmiddels wel in de gaten hebben hoe belabberd het gesteld is met de vaarweginfrastructuur. Ook Rijkswaterstaat zal hoofdpijn krijgen van al die uitgevallen sluizen en kunstwerken die door achterstallig onderhoud niet goed functioneren.

Dan hebben we het nog niet eens over al die verrotte palen waar we aan vast moeten maken waar bordjes op staan dat je niet van de afloopmogelijkheid gebruik kunt maken “levensgevaarlijk”.

Minister Harbers schrijft in een brief aan de Kamer:

“Ik ga de komende periode door met experimenten gericht op efficiëntere en beheerste uitvoering van aanleg-, renovatie- en instandhoudingsprojecten en programma’s. En geef daarbij extra aandacht aan kennisborging binnen Rijkswaterstaat en kennisuitwisseling met andere partijen. Leerervaringen met alternatieve samenwerkingsvormen worden uitgewisseld met medeopdrachtgevers om zo de effecten in de markt te versterken.
In de aanpak verschuift gaandeweg de focus van het doen van losse experimenteren, naar het daadwerkelijk verankeren in het marktbeleid via kaders en nieuwe modelcontracten. Waar nodig zal specifiek marktbeleid worden ontwikkeld, bijvoorbeeld voor het klimaatneutraal en circulair uitvoeren van rijksinfraprojecten en belangrijke ontwikkelingen in het domein van data en informatievoorziening zoals data-gedreven onderhoud, het op orde krijgen van areaaldata en de marktbenadering rond industriële automatisering. Dit is in lijn met de doorontwikkeling van het assetmanagement proces bij Rijkswaterstaat.

De transitieaanpak gaat verder dan alleen een nieuwe visie op het contracteren en uitvoeren van projecten. Een goed samenspel in de keten start bij stabiliteit en voorspelbaarheid in de langjarige opgave en inzicht in de kwalitatieve eisen die hieraan gesteld zijn. In de praktijk is de opgave van het departement echter afhankelijk van externe factoren. Zo werden onzekerheden als gevolg van onvoldoende financiële middelen en de gevolgen van de stikstofuitspraak van de Raad van State zichtbaar in de inkoopplanning van Rijkswaterstaat. Deze factoren werken belemmerend voor de transitieaanpak.
In de komende jaren zal daarom extra aandacht uitgaan naar de uitvoerbaarheid van de bouwopgave en de daarvoor nodige randvoorwaarden. Op deze manier biedt het departement een zo betrouwbaar mogelijk langjarig perspectief voor de bedrijven in de infrasector, op basis waarvan zij de strategie, investeringen, bedrijfsvoering en personele capaciteit kunnen bepalen.

Het blijft nodig om kennis en competenties breder in de sector te ontwikkelen. Rijkswaterstaat heeft daartoe de eigen kennisopgave in beeld gebracht en verwerkt in de strategische personeelsplanning en een basisopleiding voor startende medewerkers en stimuleert marktpartijen om hetzelfde te doen. De schaarste die in de komende jaren op de arbeidsmarkt te verwachten is, vraagt een gezamenlijke aanpak, waarbij ook de kennispartijen een rol hebben. Rijkswaterstaat draagt hieraan bij door het vormgeven van academisch beleid en de uitvragen voor kennisontwikkeling en validerend onderzoek.

Tenslotte, de effecten van deze aanpak worden ook volgend jaar gevolgd, zichtbaar gemaakt en aan uw Kamer gerapporteerd. Marktpartijen en andere opdrachtgevers doen intensief mee met de uitvoering van deze agenda en de monitoring ervan. De weg naar een vitale infrasector is immers een gezamenlijk en structureel leerproces. Ik heb vertrouwen dat met de ingezette aanpak wordt gewerkt naar een gezonde toekomstbestendige infrasector, die helpt de grote en complexe opgaven aan de infranetwerken te vervullen door middel van een kostenefficiënte, betrouwbare en voorspelbare uitvoering. De extra middelen die voor deze regeerperiode voor instandhouding van de infranetwerken zijn vrijgemaakt, zijn daarbij een extra stimulans.”
Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Transportraad

Op 19 mei is bij de Commissie Infrastructuur en Waterstaat de geannoteerde agenda van de Transportraad van 2 juni 2022 aan de orde

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer omdat er nog geen officiële agenda is voor deze Transportraad. Daarover is een brief verschenen namens

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, Mark Harbers en
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, V.L.W.A. Heijnen

De brief aan de Kamerleden geeft helder aan wat men verwacht van de verhoudingen in Europa wat betreft de ontwikkelingen en welke positie Nederland daarbij inneemt
Uit die brief hebben we de zaken die specifiek de binnenvaart (en soms de zeevaart) aangaan geselecteerd:

Fit for 55: voorstellen inzake laad- en tankinfrastructuur

Op de agenda van de Transportraad op 2 juni a.s. in Luxemburg staan naar verwachting verschillende (transport) voorstellen uit het Fit-for-55 pakket dat afgelopen zomer is gepresenteerd. De verwachting is dat stilgestaan zal worden bij de voorstellen inzake laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen binnenvaart (FuelEU Maritime).

Revisie Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFIR)

Inhoud

Algemene oriëntatie
Discussie spitst zich toe op de afstandsdoelen en het ambitieniveau qua opname van waterstoftankinfrastructuur.

De Commissie heeft in juli jl. het voorstel gedaan om de Richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFID) te herzien door middel van een verordening (AFIR). Deze herziening maakt deel uit van het Fit for 55-pakket.

De verwachting is dat het Voorzitterschap inzet op een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad op 2 juni aanstaande. Nederland steunt de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken, mits er voldoende ambitie in het voorstel behouden blijft. De discussie op ambtelijk niveau spitst zich momenteel vooral toe op de afstandsdoelen en het ambitieniveau qua opname van waterstoftankinfrastructuur.

Inzet Nederland

Versnelling verduurzaming mobiliteitssector
Het Commissievoorstel strookt met de Nederlandse ambitie zoals opgenomen in het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord, namelijk een versnelling van de verduurzaming van de mobiliteitssector. Nederland (..) pleit voor behoud van de doelen in relatie tot afstand en capaciteit op het TEN-T uitgebreide en kernnetwerk.

Basisnetwerk waterstoftankinfrastructuur
Voor wat betreft waterstoftankinfrastructuur heeft Nederland de ambitie om een Europees basisnetwerk uit te rollen. Een grote groep lidstaten vindt het echter te vroeg om nu al concrete doelstellingen op te nemen. Nederland pleit juist voor behoud van de ambities zoals opgenomen in het Commissievoorstel.

Walstroom op terminalniveau in plaats van havenniveau
Met betrekking tot walstroom pleit Nederland met een aantal lidstaten voor het vastleggen van doelstellingen op terminalniveau in plaats van havenniveau. Dit voorkomt onduidelijkheid en discussie tussen havens en terminals over waar er walstroom moet worden aangelegd en voorkomt onnodige kosten als gevolg van geïnstalleerde walstroominstallaties waar slechts weinig schepen gebruik van maken.

Tot slot
Tot slot blijft Nederland zich inzetten voor duidelijkere bepalingen voor prijstransparantie, non-discriminatoire toegang, cybersecurity en afgebakende e-roaming bepalingen en vraagt Nederland om synergie met de TEN-T verordening.

Indicatie krachtenveld

Het Voorzitterschap is op zoek naar een compromis door balans te zoeken tussen ambitie en de flexibiliteit
Een meerderheid van de lidstaten lijkt het ambitieniveau zoals opgenomen in het Commissievoorstel te steunen. Deze lidstaten hebben nationale ambities die in lijn liggen met het voorstel. Andere lidstaten zijn over het algemeen minder enthousiast en vragen om meer flexibiliteit in het voorstel. Nederland pleit met een aantal lidstaten juist voor de opname van een hoger ambitieniveau dan in het oorspronkelijke Commissievoorstel is uiteengezet. Het Voorzitterschap is op zoek naar een compromis door balans te zoeken tussen ambitie en de flexibiliteit waar een flinke groep lidstaten om vraagt. Het Europees Parlement is zeer ambitieus wat betreft het ambitieniveau in het voorstel.

FuelEU Maritime (Zeevaart)

Inhoud
Voorstel verplichte reductie van de broeikasgasintensiteit van zeeschepen die de Europese havens aandoen
Naar verwachting zal de Transportraad komen te spreken over het FuelEU Maritime voorstel, onderdeel van het Fit for 55-pakket. Een algemene oriëntatie ligt bij dit voorstel vooralsnog niet in de lijn verwachting. Dit betreft een voorstel voor een verordening die gericht is op een verplichte reductie van de broeikasgasintensiteit van zeeschepen die de Europese havens aandoen. Hiermee wordt het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart gestimuleerd.

Verplicht gebruik van walstroom door container- en passagiersschepen
Daarnaast bevat deze verordening een verplicht gebruik van walstroom door container- en passagiersschepen in Europese havens. Op dit laatste punt wordt aangesloten bij het voorstel voor herziening van de AFID-richtlijn (naar de AFIR-verordening), waarin het aanbod van walstroom wordt geregeld.

Inzet Nederland
Nederland pleit voor hogere reductiedoelstelling
Het doel van het voorstel voor FuelEU Maritime om de broeikasgasintensiteit van de zeevaart te verminderen, is in lijn met de Nederlandse ambities om de zeevaart te verduurzamen. FuelEU Maritime biedt mogelijkheden om op Europees niveau maatregelen te nemen, die een concrete reductie van de broeikasgasintensiteit van het maritieme transport beogen. Conform het BNC-fiche pleit Nederland voor een hogere reductiedoelstelling ten opzichte van het Commissievoorstel, met name op de korte termijn (2025-2035)

Indicatie krachtenveld

Merendeel steunt het doel vermindering broeikasgasintensiteit.
Ook steun voor verbetering toezicht door bevoegde autoriteit.

Het merendeel van de Lidstaten steunt het doel van FuelEU Maritime om de broeikasgasintensiteit van het maritieme transport te verminderen. Ook voor de verbetering van het toezicht door de bevoegde autoriteit van de lidstaten is er brede steun.

Nederland blijft inzetten op een aanscherping en het verhogen van de reductiedoelen.
De Nederlandse inzet op het verhogen van de reductiedoelen van broeikasgasintensiteit wordt slechts door een beperkte groep lidstaten gesteund. Nederland blijft, gezamenlijk met enkele gelijkgezinde lidstaten, inzetten op een aanscherping. Ook de Nederlandse inzet voor het verlagen van de drempelwaarde van 5000 brutoton naar 400 brutoton krijgt tot op heden slechts beperkte bijval van lidstaten. Nederland zal blijven inzetten op een mogelijk gefaseerde uitbreiding van deze scope. Op dit moment is de verwachting dat een meerderheid van de lidstaten de artikelen over scope en reductiedoelen ongewijzigd wil houden ten opzichte van het Commissievoorstel. Op zowel de uitbreiding van de scope als de verhoging van de reductie van broeikasgasintensiteit is er wel een bredere steun binnen het Europees Parlement.

Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)
Inhoud
Het TEN-T beleid heeft tot doel de nationale transportnetwerken van 27 EU lidstaten aaneen te sluiten tot een duurzaam, innovatief en veilig Europees netwerk van spoorverbindingen, vaarverbindingen en wegen die zijn verbonden met stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en multimodale overslagpunten.

Voorstel herziening van TEN-T verordening
Tijdens de Transportraad zal naar verwachting worden gesproken over het voorstel van de Commissie voor de herziening van de TEN-T verordening. Naar alle waarschijnlijkheid zal er geen besluitvorming plaatsvinden omtrent dit voorstel en zal het om een beleidsdialoog gaan. Dit voorstel werd op 14 december jl. gepresenteerd als onderdeel van het EU pakket voor Groene en Efficiënte Mobiliteit. (…)

Met de nieuwe TEN-T verordening wordt uitvoering gegeven aan de Green Deal en de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit op het Europese Transport Netwerk.

90% CO2-reductie in de transportsector in 2050
De Commissie heeft een ambitieus voorstel gepresenteerd om een bijdrage te leveren aan het komen tot 90% CO2-reductie in de transportsector in 2050.

Inzet Nederland

Nederland is positief over het feit dat een geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse mainports ten goede komt

Het kabinet acht realisatie van het TEN-T netwerk van groot belang, aangezien een geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse mainports ten goede komt.

Nederland is kritisch ten opzichte van het opleggen van extra technische eisen
Nederland staat kritisch ten opzichte van het opleggen van extra technische eisen (bijv. de mogelijkheid tot het faciliteren van 740 meter lange goederentreinen en de minimale aslast van 22,5 ton) aan het gehele TEN-T netwerk aangezien dit hoge kosten met zich meebrengt en bovendien nut en noodzaak ervan niet op alle lijnen evident is.

Positief over het voorstel differentiatie vaarwegvereisten per rivierbassin, maar kritisch als dat leidt tot afzwakking van de minimale vereisten voor vaarwegen
Het kabinet kan zich vinden in het voorstel om de vaarwegvereisten per rivierbassin te differentiëren, maar is kritisch als dat leidt tot afzwakking van de minimale vereisten voor vaarwegen. Het kabinet verwelkomt prioritering van thema's als verduurzaming, klimaatadaptatie en actieve mobiliteit.

Kabinet is positief over de voorgestelde verplichtingen voor het verbeteren van de milieuprestatie van schepen
Het kabinet is positief over de voorgestelde verplichtingen voor het verbeteren van de milieuprestatie van schepen, zoals ontgassingsinstallaties. Wel zal het kabinet kritisch kijken naar de exact voorgeschreven doelen en aantallen. Het kabinet staat positief tegenover de aandacht in het voorstel voor de zeevaartverbinding en de rol en positie van (zee)havens daarbij.

Gemeentelijke autonomie dient gehandhaafd te blijven
Het kabinet oordeelt positief over het voorstel om het aantal stedelijke knooppunten uit te breiden en staat ook positief ten aanzien van het Nieuwe EU Kader voor Stedelijke Mobiliteit, dat richting geeft aan de plannen voor het opstellen van Sustainable Urban Mobility Plan (SUMPs). Het kabinet benadrukt echter wel dat randvoorwaardelijk de gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid niet alleen een belangrijk beginsel zijn, maar ook gehandhaafd dienen te worden en blijft ervoor waken dat de verplichtingen in verhouding staan tot de doelstelling.

Verordening is juridisch bindend
De verordening heeft directe werking en is daarmee juridisch bindend voor de lidstaten. Het kabinet hecht eraan te benadrukken dat in de verordening ook derogatiebepalingen zijn opgenomen en realisatie van het netwerk afhankelijk moet zijn van de financiële haalbaarheid in lidstaten. Voor een volledige beoordeling van het voorstel van de Commissie lopen er nu uitvoeringstoetsen. De Kamer zal over de uitvoeringstoetsen, en zo nodig over een aangescherpte appreciatie, in juni worden geïnformeerd.

Indicatie krachtenveld
zorgen over de financiële haalbaarheid van de voorstellen
In de Transportraad d.d. 2 juni a.s. zal een eerste bespreking van dit voorstel plaatsvinden, maar naar verwachting zal niet ingezet worden op een akkoord tijdens deze Raad. Over het algemeen zijn lidstaten positief over de ambitieuze inzet van de Commissie, maar een aantal van hen maakt zich echter zorgen over de financiële haalbaarheid van de voorstellen. Zoals ook door NL bepleit wil een overgrote meerderheid van landen in de verordening de realisatie van het netwerk weer afhankelijk maken van de beschikbaarheid van financiële middelen bij lidstaten. (…) Lidstaten lijken tot nu toe geen grote bezwaren te hebben tegen de beoogde differentiatie van vaarwegvereisten per rivierbassin. Wel stellen Lidstaten vragen over het voorstel van de Commissie om de afspraken met lidstaten over de referentie-waterniveaus vast te stellen middels uitvoeringshandelingen. Dit laatste zou te bureaucratisch zijn. Nederland gaat dit ook bekijken in de uitvoeringstoets.

Indicatie krachtenveld
Het krachtenveld is nog onduidelijk.
Door het voorzitterschap is ervoor gekozen om het voorstel te agenderen als informatiepunt. Het krachtenveld is nog onduidelijk. Een voorlopige minderheid van Lidstaten en de Commissie hebben aangegeven voorstander te zijn van het oorspronkelijke Commissievoorstel. Van de andere lidstaten is het nog onduidelijk wat hun positie is.

Voorbereiding gesprek Minister Harbers

De ASV is door Minister Harbers uitgenodigd om op 29 juni in gesprek te gaan over de binnenvaart.

Ter voorbereiding heeft de ASV een brief aan de heer Harbers geschreven waarin wij voorstellen doen voor te bespreken onderwerpen.

Hierbij vindt u de brief (inmiddels aangevuld met de reactie op het NEN-rapport)

Betreft: Gesprek met de ASV 29 juni 2022

Geachte Minister Harbers,

Op 9 juni (is 29 juni geworden, red) mogen wij, Gerberdien le Sage en Sunniva Fluitsma, namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) met u een onderhoud hebben. Daarvoor zijn we u bijzonder erkentelijk en we willen dan ook dit gesprek goed voorbereiden. Uw tijd is kostbaar tenslotte. Daarom hebben wij enkele aandachtpunten verzameld die wat ons betreft prioriteit verdienen.

Oorlog in Oekraïne
De oorlog in Oekraïne wijst ons op het feit dat vervoersstromen flexibel ingezet moeten kunnen worden. Ladingstromen verschuiven (denk aan het graan vanuit Oekraïne dat nu van andere plekken aangevoerd moet worden), net als benodigde vervoersmiddelen (denk aan Oekraïense vrachtwagen(chauffeur)s die niet meer beschikbaar zijn). De verladers en bevrachters bemerkten al vóór de oorlog een tekort aan kleinere schepen (zie de gezamenlijke brandbrief van ASV, PTC en evovenedex) die juist in dit soort tijden van groot belang zijn om de goederenstromen te waarborgen.

Klimaatontwikkelingen
Hoog water/laag water het wisselt elkaar steeds sneller af. Het weer wordt extremer en daar horen we op in te spelen. Dit vereist een grote keuze uit type binnenvaartschepen voor de verladers, een keus die helaas steeds beperkter wordt door een afname van de kleinere schepen, wat al geleid heeft tot leveringsproblemen ten tijde van laag water.

Wat het (water)beleid op de rivieren betreft zouden daar ook aanpassingen dienen plaats te vinden, rekening houdend met de omstandigheden voor de nu en de toekomst (zie bijlage “laag water en het verhaal van de Waal”) In het kader daarvan heeft ook de universiteit van Oxford al gepleit voor inzetten op kleinere schepen. De schepen die hard in aantal afnemen.

Het Europees Parlement,
11. merkt op dat het vervoer over water
- een efficiënt, betrouwbaar, veilig en klimaatbestendig infrastructuurnetwerk nodig heeft
- vanwege het probleem van overstromingen en lage waterstanden,
- dat alleen maar zal verergeren als gevolg van de klimaatverandering,

betreurt het feit dat onvoldoende rekening is gehouden met
- de problemen van de binnenvaart
- als gevolg van overstromingen en lage waterstanden,
- en merkt op dat het van cruciaal belang is om de bevaarbaarheid te garanderen;

Ontwikkelingen binnenvaartvloot
In de (Nederlandse) binnenvaartvloot zien we een gestage (deels afgedwongen!) achteruitgang van kleinere schepen door CCR/CESNI-regelgeving. Maar ook achterstallig onderhoud, blokkades door stremmingen en spertijden, extreme handhaving t.o.v. (vooral de kleinere) binnenvaartondernemingen, afnemende voorzieningen (ligplaatsen) en een negatief toekomstbeeld doen hun werk. Daardoor wordt de vloot eenvormiger en hebben verladers problemen om de schepen te vinden die geschikt zijn voor de vraag op dat moment. Kleinere schepen kunnen niet vervangen worden door grotere schepen omdat die niet geschikt zijn voor die vaarwegen. Dat betekent dat er meer vervoer over de weg gaat dan nodig is, en dat zal nog toenemen (zie de petitie uitgereikt samen met evofenedex https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/ccr/de-petitie/ en https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bijlagen-en-uitleg-downloaden/)

Op deze site ziet u de tabel waaruit blijkt hoe het is gesteld met de aantallen schepen. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen.
Wat betreft de kleine schepen tot 1.000 ton is de ontwikkeling als volgt:

Jaar	aantal schepen tot 1.000 ton
2011	2607
2016	2283
2020	2053

Afgelopen maand hebben wij deze vraag voorgelegd bij Rijkswaterstaat en bij evofenedex. Beide organisaties stellen: *“we moeten minimaal alle (type) binnenvaartschepen houden die er zijn, vanwege de gewenste modal shift”*

Het Europees Parlement,
8. is van mening dat het onbenutte potentieel van de kleinere waterwegen moet worden erkend om de rechtstreekse concurrentie met het wegvervoer te versterken door te zorgen voor een gedetailleerd, uitgebreid en complex netwerk dat wordt onderhouden en bevaarbaar is; verzoekt de Commissie niet alleen de grote waterwegen in aanmerking te nemen, maar ook de kleine waterwegen in de digitale transitie op te nemen;

Wij onderschrijven dan ook de wens van Europa (zie de resolutie uit 2021) dat ingezet wordt op behoud en verbetering van alle, dus ook de kleinere vaarwegen, waarbij alle soorten, dus ook de kleinere schepen, van essentieel belang zijn om verladers vervoerszekerheid te kunnen bieden. Dat betekent een essentiële wijziging van beleid op diverse fronten op zeer korte termijn.Daarbij vinden we echter de CCR op ons pad die blijft vasthouden aan het beleid zoals neergezet in het rapport “schepen van de toekomst”, waarin omschreven staat waarom en hoe men zich van oudere (en dus alle kleinere) schepen zal ontdoen. (https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf)

Onze vraag in deze is: *(Hoe) ondersteunt u de Europese Commissie en daarbij uw Europese collega (Nagtegaal) in de wens om een modal shift te bereiken?*

De CO2-problematiek
De binnenvaart is wat vervoer betreft voor 2% verantwoordelijk voor de CO2 uitstoot. Dat betekent dat het doorgaan op de weg (zie het CD van 5 juli waar het NEN-onderzoek aan de orde is) zal zorgen voor een (fictieve!) minimale winst aan CO2-reductie, met een maximale kostenpost voor de binnenvaart.

Daarbij wordt naast het voortbestaan ook de veiligheid van vervoer over water sterk aangetast. Bovendien zijn de uitgangspunten van het positief klinkende “good housekeeping” zoals beschreven door het NEN in strijd met Europese regelgeving. (Zie bijlage herbruikbare brandstoffen)

Vergroening binnenvaart
Schippers willen graag vergroenen maar zowel financiële middelen als technische mogelijkheden blokkeren hun goede bedoelingen.

Een subsidiepotje is alweer leeg sinds januari van het jaar, direct begin van het jaar waarover de subsidie aangevraagd kan worden. Brandstof die weinig uitstoot geeft (GTL) is moeilijk te verkrijgen.

De kosten van Stage V motoren zijn enorm hoog, en terugverdienen is onmogelijk. Voorstellen zoals accijnzen invoeren, fit for 55, en extra opslagen op gasolie voor een "vergroeningsfonds" helpen zeker de gezinsbedrijven niet. Wel dreigen zij uit de markt geprijsd te worden t.o.v. hun concurrent: de vrachtwagen.

De vragen die voorliggen zijn:
0 Hoe vergroenen we veilig en haalbaar?
0 Welke stappen zijn op korte termijn te zetten?
0 En hoe de modal shift te bereiken wetend dat dit ook een enorme afname van CO2-uitstoot betekent?

Stikstofproblematiek, achterstallig onderhoud en de verdeelsleutel infrastructuur
Door stikstofproblematiek kan er minder gebouwd worden. Maar er mag nog wel onderhouden worden. Dit is dus het moment om veel achterstallig onderhoud te verrichten. En dat is hard nodig gezien het feit dat er al vele jaren de verdeelsleutel wat betreft investeringen infrastructuur het vervoer over water sterk benadeelt t.o.v. vervoer over de weg en spoor. Dat wreekt zich nu met iedere dag lange lijsten van uitvallende bruggen, sluizen en geblokkeerde vaarwegen.

Wij denken bijvoorbeeld aan de Brabantse kanalen, sluizen bij Weurt, Grave, de Krammersluizen, en Sint-Andries.

Het Europees Parlement,
9. onderstreept het aanzienlijke potentieel van het
- opknappen van verbindingswaterwegen en -kanalen, met name
- in regio's die decennialang hebben geleden onder ontoereikende investeringen in de infrastructuur van de binnenwateren;

Maar de verdeelsleutel voor de financiering van infrastructuur in Nederland is:
0 54 % naar het wegvervoer
0 38 % naar het spoor
0 7 % naar het water.
terwijl 35 % van het goederenvervoer over water gaat.

We missen bovendien een overkoepelend beleid; bijvoorbeeld daar waar "het Rijk" ligplaatsen creëert, verwijderen havens, provincies, waterschappen en steden ze.

Varend ontgassen
Schippers, bemanning en de omgeving worden nog dagelijks blootgesteld aan kankerverwekkende, giftige stoffen doordat de ontvangende bedrijven geen ontgassingsinstallaties hebben en de druk op de schepen enorm groot is om dan maar varend te ontgassen. Inmiddels is het in Duitsland en Antwerpen verboden zodat de schepen over de grens komen om hier te ontgassen. Dit onderwerp wordt ook door de sector zelf aan de orde gesteld. (zie het schrijven van Ton Quist aan provincie Flevoland)

Tenslotte
Wij begrijpen dat niet alle onderwerpen uitgebreid aan de orde kunnen komen, maar het lijkt ons van belang dat u vast weet wat er vanuit ons, de vertegenwoordigers van de gezinsbedrijven in de binnenvaart, als van groot belang ervaren wordt.

Wij hopen in ieder geval u op voorhand inzicht te hebben gegeven in een aantal belangrijke zaken de binnenvaart aangaande waarbij we ons bijzonder verheugen ons op het aankomende gesprek.

Met vriendelijke groet,

Gerberdien le Sage — Voorzitter ASV
Sunniva Fluitsma — Woordvoerder ASV

Veiligheid in de binnenvaart

De wereld op zijn kop

De ASV heeft wederom een schrijven ontvangen van de heer Quist over varend ontgassen

Ton Quist schrijft ons:

Beste geïnteresseerde!
U weet dat ik mij al geruime tijd met het ontgassingsdossier bezighoud. In dit dossier stapelen de ongerijmdheden, absurditeiten en onwaarheden zich al jaren voortdurend op. Zou het een toneelstuk zijn geweest, dan was het zonder enige twijfel het slechtste stuk ooit geschreven.
Een stuk geregisseerd door de Rijksoverheid, gearrangeerd en geproduceerd door de Tweede Kamer. Op de planken in een decor van ons milieu acteren ambtenaren, scheepseigenaren en bevrachters. Een enkele adviseur van het Ministerie van I&W, geheel onzichtbaar voor het publiek, souffleert. Achter de coulissen zijn verscheidene terminals en oliehandelaren actief. Een verdwaalde recensent in de persoon van een schipper zit eenzaam in de loge. En in de zaal kijken de 12 provincies en de bemanningen van tankers met stijgende verbazing en een toenemend afgrijzen naar een schaamteloze, gratis opvoering, die veel te lang duurt.

Onlangs kwam er een mail in omloop, waarin de tankvaart dringend werd verzocht, om toch vooral niet te vergeten een lekbak onder de gasretouraankoppeling te plaatsen, daar 'de bevoegde instanties' hierop toezagen. Deze mail afkomstig van een terminal werd enthousiast o.a. door bevrachters en rederijen gedeeld.

Mijn reactie op deze mail treft U als bijlage aan. De inhoud spreekt weer voor zich: de wereld op zijn kop! En niemand ziet dit??
Het gaat U goed.

M.vr.gr. Ton.
De wereld op zijn kop!

Beste lezer!
Velen hebben onlangs een mail ontvangen, waarin melding van een bezoek 'door de bevoegde instanties' aan een terminal in de Botlek wordt gemaakt. De handhavende macht heeft deze installatie erop gewezen dat er conform het ADN 'onder de gebruikte aansluitingen geschikte voorzieningen om gelekte vloeistoffen op te vangen' moeten worden geplaatst. Dit moet wegens het mogelijk vrijkomen van een minimale hoeveelheid vloeistof ook tijdens het aan- en afkoppelen van de dampretour.

Gezien mijn eigen praktijkervaringen en de wet geen speld tussen te krijgen, denk ik. De eventueel aanwezige vloeistof in de dampretouraansluiting is gecondenseerde damp. Het Ministerie van I&W heeft deze dampen als afvalstof gekwalificeerd; dan moet de gecondenseerde damp in deze aansluiting eveneens de status van afvalstof hebben. Een (milieu)gevaarlijke afvalstof zelfs. Toch?

Niet onbelangrijk in het kader van de handhaving. Waarom moeten tankschepen een lekbak onder de dampretouraansluiting plaatsen, behalve omdat de wet dit voorschrijft? Dit gebeurt om te voorkomen dat er tijdens het aan-/ afkoppelen eventueel circa 2 liter gecondenseerde dampen uit de dampretouraankoppeling op het dek terechtkomt en dat er aansluitend wegens een niet 100% dichte spilrand alsnog ergens 1 liter gevaarlijke afvalstof, of minder, uiteindelijk in het water zou kunnen belanden. Deze 'geschikte voorziening om gelekte vloeistoffen op te vangen' dient vooral het milieu.

Elk risico op een milieuverontreiniging moet worden uitgesloten en daarom wordt er in dit specifieke geval op het ADN gehandhaafd. Geheel terecht, naar mijn mening. Tot op heden ben ik dan ook nog geen enkel protest tegengekomen. Dit is begrijpelijk. Niemand zegt namelijk "laat maar aan dek en vervolgens in het water, in de leefomgeving, lopen"! Vanuit dit oogpunt is het op zijn minst opmerkelijk te noemen dat bijvoorbeeld verscheidene terminals, rederijen en bevrachtingskantoren aan de ene kant schepen middels een mailtje op het plaatsen van een lekbak onder de dampretouraankoppeling attenderen en op deze wijze alles in het werk stellen een mogelijke verontreiniging van de omgeving met maximaal 1 liter (milieu)gevaarlijke afvalstoffen te voorkomen, terwijl deze zelfde ondernemingen aan de andere kant tankschepen dwingen miljoenen kubieke meters (milieu)gevaarlijke afvalstoffen naar de vrije atmosfeer, de omgeving, uit te stoten (tijdens 'open' beladingen en ontgassingen)!

Feitelijk komt dit in de praktijk op het volgende neer: 'we' doen alles ter voorkoming van een milieuverontreiniging met 1 liter vloeibare afvalstof en niets ter voorkoming van een milieuverontreiniging als gevolg van de uitstoot van miljoenen kubieke meters afvalstoffen in gasvorm. De wereld op zijn kop. Deze opstelling betekent eveneens dat sommige spelers in en rond de tankvaart schepen enerzijds verzoeken zich m.b.t het plaatsen van een lekbak onder de dampretouraankoppeling toch vooral aan de wet te houden (ADN) en anderzijds inzake het uitstoten van milieugevaarlijke en schadelijke dampen naar de vrije atmosfeer 'vragen' andere wetgeving (o.a. de Wet Milieubeheer en het Wetboek van Strafrecht) te negeren…!? Wie kan hier nog een plausibel verhaal van maken, wanneer allerlei economische motieven even buiten beschouwing worden gelaten?

Het plaatsen van een lekbak onder de dampretouraankoppeling is dus meer ter bescherming van de omgeving dan ter verhoging van de veiligheid. Dit geldt ook voor het goed afdichten van de spilrand. Juist? En 'de bevoegde instanties' handhaven in feite op het ADN, opdat er geen liter gevaarlijke afvalstoffen, of minder, vanaf het dek in het milieu (het water) terechtkomt. Correct?

Waarom handhaven deze instanties wel, als er een minimale kans bestaat dat er een litertje gevaarlijke afvalstoffen in de leefomgeving (het water) dreigt te komen en niet, wanneer miljoenen kubieke meters gevaarlijke afvalstoffen ten gevolge van ontgassingen en open beladingen daadwerkelijk in het milieu terechtkomen? In beide gevallen gaat het toch echt om (milieu)gevaarlijke afvalstoffen, die in het milieu belanden. Is dit niet de wereld een beetje op zijn kop? Verliezen de 'bevoegde instanties' niet elke vorm van geloofwaardigheid, wanneer deze qua handhaving zo selectief te werk gaan?

Aan het gebrek aan wetgeving kan het niet liggen; een schip dat een milieugevaarlijke afvalstof in de vorm van dampen naar de vrije atmosfeer uitstoot, verricht op bedrijfsmatige wijze een handeling, waarvan het tankschip weet of had kunnen weten dat door deze uitstoot nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan. Dit is verboden conform artikel 10.1, lid 3, Wet Milieubeheer (het in het milieu brengen van o.a. enorme hoeveelheden Zeer Zorgwekkende Stoffen/ CMR-stoffen kan niet goed zijn voor

het milieu, wat iedereen weet/ kan weten). Een economisch delict. Een misdrijf. Desalniettemin handhaaft Onze Overheid in de hoedanigheid van de 'bevoegde instanties' alleen op het niet-voorkomen dat mogelijk 1 litertje of nog minder (milieu) gevaarlijke afvalstoffen door toedoen van tankers in de leefomgeving belandt (door geen lekbak te plaatsen) en niet op de reële uitstoot van gigantische hoeveelheden (milieu)gevaarlijke en schadelijke afvalstoffen door diezelfde tankers naar de vrije atmosfeer, ons milieu!

Een bewuste keuze van deze 'bevoegde instanties',.....van Onze Overheid, welke in het dagelijkse leven in het volgende resulteert; 'we' handhaven strikt op iets dat heel misschien sporadisch zou kunnen gebeuren en waarvan de impact op de leefomgeving miniem is (volgens een uitspraak van RWS op 11 mei in de Provinciale Staten van Flevoland verdampen veel afvalstoffen in het water toch), maar 'we' gedogen vooral in de dunbevolkte gebieden tegen de wil van alle provincies datgene, wat naar mijn mening wederrechtelijk op zeer grote schaal en veelvuldig plaatsvindt en waarvan de consequenties mogelijk desastreus kunnen zijn (HET beleid van de overheid is toch niet voor niets sinds 2011 'het weren van Zeer Zorgwekkende Stoffen uit de leefomgeving'? Het RIVM heeft de waarschuwingen aangaande CMR-stoffen toch niet uit de grote duim gezogen?).

De wereld op zijn kop!

A.L.Quist
Antwerpen, 06 juni 2022

Open brief aan Flevoland

Gericht aan:
mevrouw Smelik, gedeputeerde van Flevoland
Alle leden van Provinciale Staten van Flevoland
Alle overige provincies vertegenwoordigd in het IPO
Ministerie van I&W
Omgevingsdienst Flevoland

Betreft: presentatie en briefing ontgassen in Lelystad d.d. 11 mei

Geachte lezer!

11 mei jl. was een gedenkwaardige datum. Op deze dag bood mevrouw Smelik namens alle provincies minister Harbers in Lelystad een convenant aan met daarin de oproep '*zo snel als mogelijk te stoppen met ontgassen in Nederland'.* Een unicum in de vaderlandse geschiedenis. Niet een brandbrief van een enkele bedrijfstak, een beroepsgroep, de 4 grote steden, of van een groep vooraanstaande personen, maar van alle provincies. Omdat de 12 provincies alle burgers van Nederland vertegenwoordigen, verzoeken in feite circa 17.597.607 burgers de overheid dringend per omgaande maatregelen te nemen. Het is de wil van de gehele natie. Een oproep als deze kan en mag niet worden genegeerd. Hierop **moet** een serieuze, daadkrachtige reactie van het Rijk komen!

Minister Harbers is hier geheel van doordrongen. In verscheidene interviews beaamt hij dat de wens en de noodzaak het uitstoten van gevaarlijke en schadelijke stoffen een halt toe te roepen van links tot rechts breed wordt gedragen. Hij noemde de naar de vrije atmosfeer uitgestoten schadelijke stoffen *'troep'*. Een conclusie, waarop niets is af te dingen.

De minister voegde hier direct aan toe dat hij niet eenzijdig een verbod kan invoeren, *omdat 'je anders gaat zien dat schepen net voor de grens (*buiten ons land*) gaan ontgassen. Afvaltoerisme moet worden voorkomen'.* Op dat moment rezen bij mij de vragen, wie voorziet Onze minister van informatie? Wordt hij wel juist geïnformeerd? Weet hij wel alles?
De waarheid is namelijk tegenovergesteld aan wat de minister vertelt! Ontgassingstoerisme bestaat al lang en dit is in en rond de tankvaart algemeen bekend (bemanningen van tankers, overige scheepvaart, sluismeesters, verkeersleiders, bevrachters, Koninklijke Binnenvaart Nederland afdeling Tankvaart, bakenmeesters van RWS, IL&T en KLPD). Hier kent eenieder de tussen de Noordlandbruggen (grens in België bij Antwerpen) en de Kreekraksluizen heen en weer kruipende, ontgassende tankers, die vanuit België in ons land massaal hun *'troep'* komen dumpen, omdat het in Antwerpen niet mag. Na deze dumping keren de tankschepen terug naar België. Een alternatieve route voor deze tankers uit België vormt de Westerschelde tussen de Hedwigepolder en Hansweert. Eveneens Nederlands grondgebied!
Geen afvaltoerisme?

Aan de andere kant van ons land varen tankers helemaal vanuit het Ruhrgebied naar Lobith, om vervolgens tussen Lobith en Nijmegen hun troep te lozen en aansluitend gasvrij terug te keren. Dit gebeurt, omdat het in heel Duitsland verboden is de dampen van één van de grootste groepen CMR-stoffen qua vervoerd volume, UN 1268, naar de vrije atmosfeer uit te stoten (§ 20 des Bundesimmissionsschutzgesetzes) , terwijl dat hier gewoon mag. Ook geen afvaltoerisme? Is al die informatie niet bekend bij de adviseurs van de minister, of worden deze feiten hem bewust niet medegedeeld, waardoor hij nu, hopelijk ongewild, de waarheid onjuist weergeeft?

Het is evenzo mogelijk dat de minister verkeerd wordt voorgelicht, zoals de leden van de Provinciale Staten van Flevoland tijdens een technische briefing door RWS aangaande het ontgassen. In de namiddag van 11 mei had ik het voorrecht om al tenenkrommend op de publieke tribune in het provinciehuis de toelichting te mogen aanhoren.

De uitleg van RWS was slechts gebaseerd op aannames en schattingen. Dit is logisch, daar er nog nooit enig serieus onderzoek naar een ontgassing in de praktijk en de gevolgen van een dergelijke ontgassing aan boord respectievelijk in de naaste omgeving van een ontgassende tanker heeft plaatsgevonden. Bovendien was de door RWS gebruikte informatie 'inmiddels mogelijk verouderd'.....(pagina 2 Toelichting)!

Het is onder dergelijke omstandigheden desalniettemin wel een eerste vereiste dat de hypotheses op basis waarvan men rekent en aannames formuleert, juist zijn, anders klopt er van het gehele verhaal niets meer. En dit gebeurde bij de allereerste aannames door RWS: *'een ontgassende tanker heeft minimaal 3 uur nodig voor een ontgassing en heeft een gemiddelde snelheid van 15 km/uur'.* De praktijk: tankers hebben in nagenoeg alle gevallen minimaal 6 uur voor een ontgassing naar de vrije atmosfeer nodig (maximaal zelfs 24 uur) en de meeste ontgassende tankers varen niet met een snelheid van 15 km / uur, maar kruipen door het water. De aannames van RWS zijn aldus onjuist. Hierdoor rammelt de stelling dat een tanker 45 km aflegt en de theoretisch blootgestelde hoeveelheid water 22.500.000 m3 bedraagt aan alle kanten, maar ook alle overige op basis van deze foutieve

aannames geformuleerde conclusies raken kant noch wal.

Waarom vaart een ontgassende tanker met een slakkengang van circa 6 km/uur en niet met 15 km/uur? Allereerst zullen de schadelijke dampen dan eerder over de op het achterschip gelegen accommodatie en de stuurhut trekken i.p.v. er tegenaan 'botsen'; op deze manier wordt de bemanning niet letterlijk door de eigen dampen vergast (ondanks overdrukinstallaties en dichte deuren). Ten tweede bespaart men gasolie, vooral wanneer de tanker 'rondjes' vaart (bijvoorbeeld van de Oranjesluizen naar Lelystad en vice versa, of heen en weer tussen de Moerdijkbruggen en de Volkeraksluizen). Stilliggend ontgassen is buiten een inrichting verboden (behalve in de Geulhaven te Rotterdam.....!).

Is het niet mogelijk een zeer lage snelheid aan te houden, bijvoorbeeld omdat een tanker voor stroom vaart, dan hangt een bemanning vaak een slang overboord. Die hangt dan enkele decimeters boven het water. De zeer schadelijke dampen (zwaarder dan lucht) komen op deze wijze naast het schip terecht. Hiermee wordt enigszins voorkomen dat deze dampen de stuurhut en de accommodatie bereiken (de mensen, die nu zeggen "dat mag niet!", ontgassen zelf nooit en weten dus niet, waaraan tankerbemanningen worden blootgesteld).

De vertegenwoordigers van RWS gingen verder met het verstrekken van onjuiste informatie. Zij beweerden dat de hoeveelheid restlading aan boord van een tanker tussen de 10 en 1000 liter bedraagt. Deze laatste hoeveelheid bleef bij velen hangen. Hebben deze ambtenaren van RWS nog nooit van een AB-certificaat gehoord? Elke tanker beschikt over een dergelijk, officieel document, waarin exact wordt vermeld, hoeveel vloeistof er na het strippen in de well van de ladingtank achterblijft (diepste punt in een ladingtank, waar de zuigleiding uitmond). Bij alle moderne tankers zal dit niet veel meer dan 2,5 liter per tank zijn. Bij een tanker met 12 ladingtanks dus circa 30 liter en absoluut geen 1000 liter. Restlading in leidingen en pompen wordt m.b.v. een strippomp na lossing aan de wal afgegeven dan wel in een slobtank opgeslagen. Leidingen en pompen bevatten helemaal geen restlading.

Het verschil in de toename van de hoeveelheid restlading tussen de rapporten van CE Delft uit 2013 en 2017 werd door de medewerkers van RWS verklaard met het feit dat de tankvaart van enkelwandige schepen naar dubbelwandige schepen was overgegaan. Deze innovatie in combinatie met andere technische verbeteringen heeft juist voor een afname van de hoeveelheid restlading gezorgd en niet voor een toename!

Restlading is in het geval van een tanker verpompbare (vloeibare) lading. In de haven van Lelystad visualiseerde Greenpoint aan de hand van een IBC slechts, hoeveel liter vloeistof men zou hebben, wanneer men 2500 m3 dampen zou condenseren: circa 1200 liter. Stoot een tanker 2500 m3 dampen uit, dan loost hij in feite circa 1200 liter vloeistof in de leefomgeving. Een tanker van 7500 m3 bijna 4000 liter. Deze dampen zijn wettelijk geen restlading, zoals door sommige leden van de Staten werd verondersteld en zijn tijdens de presentatie in de haven door Greenpoint alleen ter visualisatie vloeibaar gemaakt, daar velen zich bij 2500 m3 aan dampen niets kunnen voorstellen, maar wel iets bij het zien van een volle IBC.

Minister Harbers heeft de IBC ook gezien. Deze stond links in de rij, een klein Spaflesje van een halve liter geheel rechts. Dit is het visuele verschil in uitstoot tussen een ontgassing naar de vrije atmosfeer (1200 liter) en een gesloten ontgassing (0,5 liter). Het moge voor iedereen duidelijk zijn dat het belasten van de leefomgeving met 0,5 liter boven een belasting met 1200 liter is te prefereren.

Desalniettemin zijn er overheidsdiensten, zoals een grote omgevingsdienst, die deze halve liter nog veel te veel vinden en daarom weigeren een vergunning voor een ontgassingsinstallatie te verlenen, waardoor er in het kader van dit voorbeeld alsnog 1200 liter zeer schadelijke stoffen (2500 m3 schadelijke dampen) in het milieu terechtkomt i.p.v. een half litertje. Heeft iemand de minister van deze onnavolgbare gedachtenkronkel op de hoogte gebracht?

Professor Geerlings, die ook de gehele dag in Lelystad aanwezig was, maakte in 2018 in een gedegen onderzoeksrapport reeds melding van *'wrijving tussen de vergunningstechnische en de ambtelijke kant, waardoor ondernemers in hun streven het ontgassingprobleem op te lossen, ernstig worden belemmerd'*. Een jaar eerder constateerde hij 'dat er sprake van stagnatie rond het ontgassingsdossier is'. Het is naar mijn mening ronduit beschamend dat er in 5 jaar aan de ambtelijke kant blijkbaar niets is veranderd en dat de door professor Geerlings genoemde *'sense of urgency'* bij velen gezien hun handelswijze nog immer ontbreekt. Heeft iemand op het ministerie de heer Harbers erop gewezen dat er op deze manier in 2023 veel te weinig ontgassingscapaciteit zal zijn? Is er een dienst, welke de minister vanwege de onnodige belasting van de leefomgeving en de mogelijke risico's voor de volksgezondheid op de 'sense of urgency' heeft geattendeerd, zo spoedig mogelijk gesloten ontgassingsinstallaties te realiseren? Iemand van RWS misschien?

Ik vrees van niet getuige de technische briefing. Tijdens de presentatie wekte de vertegenwoordigster van RWS namelijk de indruk dat het met de risico's van de uitgestoten zeer schadelijke stoffen wel meeviel, daar geen enkele grenswaarde werd overschreden..... Gezien de ligging van de meetpunten en de enorme oppervlakte van het betreffende water is het naar mijn mening al te laat, wanneer een grenswaarde bij een van deze meetpunten wordt overschreden (Markermeer en IJsselmeer). Van de door RWS genoemde stoffen was er volgens de medewerkster slechts één een Zeer Zorgwekkende Stof. Niets aan de hand?

Conform het ADN zijn alle stoffen uit Tabel C, stoffen die tankers vervoeren, minimaal *'milieugevaarlijk'.* Bovendien heeft 90% van alle stoffen uit de twee grote groepen UN 1268 en UN 3295, die samen in het door RWS gebruikte grafiekje (figuur 2: VOS-emissies) meer dan 50% van alle ontgaste stoffen vormen, in hun gevarenklasse de letters CMR staan(carcinogeen, mutageen en reprotoxisch), wat al deze stoffen tot Zeer Zorgwekkende Stoffen maakt (artikel 57 REACH-verordening). Ook UN 3475 in de grafiek op pagina 17 van de RWS-presentatie heeft in Tabel C van het ADN bij de gevaren CMR staan. Werden de toehoorders in het provinciehuis hier niet enigszins misleid?

Hoe kunnen deze twee afgevaardigden van RWS ten overstaan van de Provinciale Staten, bewust of niet, de indruk wekken dat het ontgassen van zeer schadelijke en milieugevaarlijke stoffen geen noemenswaardige effecten op de leefomgeving heeft, terwijl tegelijkertijd de adviezen van de United Nations op basis van wereldwijd onderzoek hier haaks op staan? Of trekt RWS de deskundigheid van de Verenigde Naties in twijfel? In de door deze internationale organisatie voor alle CMR-stoffen opgestelde Material Safety Data Sheets staat namelijk de code P 273: *'avoid release to the environment'*. Eveneens vermelden alle sheets de code H411: *'toxic to aquatic life with long lasting effects'* ! Ook de code P 260 komt niet zelden voor: *'do not breathe mist, spray, vapours, gas'.*

De RWS-medewerkster verkondigde zelfs dat veel schadelijke stoffen sowieso verdampen...! Niets meer van terug te vinden in het water. Met andere woorden, het valt allemaal best mee. Op de vraag van een statenlid, waar deze verdampte stoffen dan blijven, antwoordde zij 'in de lucht'! Ademen Nederlanders deze lucht niet in? En dalen deze CMR-moleculen niet neer?

Veel leden van de PS van Flevoland twijfelden naar mijn mening dan ook geheel terecht aan de inhoud van dit deel van de technische briefing. Informatie verstrekt tijdens een bijeenkomst op basis waarvan gedeputeerde Smelik en haar collegae in de Staten wel beleid moeten uitstippelen.....!? En zij niet alleen, maar de overige provincies en de heer Harbers naar alle waarschijnlijkheid ook....!

Informatie, welke niet alleen incorrect was, maar ook onvolledig. Zo miste ik in het RWS-overzicht van de reizen over het Markermeer de tankers, die vanuit Amsterdam naar het Markermeer komen, daar ontgassen en vervolgens weer naar Amsterdam terugkeren. Het betreft hier vaak de 'grote jongens', mijn eigen collega's; tankers groter dan 6000 ton met een inhoud van 8000 m3 of meer.

Het verkrijgen van de juiste informatie is cruciaal; niemand kan goed beleid opstellen, wanneer de waarheid omtrent het beleidsthema door onjuiste/onvolledige/gebrekkige gegevens wordt vertroebeld. Dit geldt ook voor minister Harbers, van wie niemand kan verwachten dat hij alle verdragen en wetten kent. Heeft iemand hem er bijvoorbeeld op geattendeerd dat na de ratificatie van het CDNI-Verdrag door Zwitserland (Frankrijk moet overigens ook nog ratificeren) het ontgassen van een CMR-stof als pygas met meer dan 10% benzeen, UN 1268, vanwege de gefaseerde invoering van het verdrag nog minimaal 2,5 jaar zal mogen plaatsvinden? Dat het naar de vrije atmosfeer uitstoten van alle overige CMR-stoffen met minder dan 10% benzeen, zoals reformate UN 3295 en nafta UN 1268 nog veel langer mogelijk zal zijn? *'Een definitief verbod in 2023',* zoals hij volgens de berichten in de media wil, kan volgens mij om deze reden niet worden bewaarheid.

Een algeheel verbod op het ontgassen in 2028 lijkt mij realistischer. Dit impliceert dat er de komende jaren (6 !!) weinig tot niets zal veranderen, zolang de landelijke overheid de provinciale verboden niet erkent dan wel weigert op deze te handhaven en tevens bestaande, nationale wetgeving blijft negeren (bijv. de Grondwet , de Wet Milieubeheer en het ADN inzake de technische uitrusting van tankers) . Met betrekking tot de handhaving op het ontgassen kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat hier bewust sprake van een onvoorstelbare gedoogsituatie is, die zeer zeker niet uit de koker van alle nu niet-handhavende ambtenaren komt en welke gezien de ernst van de mogelijke consequenties geheel onacceptabel is.

De facto blijft de status quo de komende jaren ongewijzigd, omdat eerst een niet-EU-lid, waar het ontgassen al niet kan (geografisch) en mag (ADN), feitelijk bepaalt wat er hier te lande gebeurt en ten tweede afspraken in het kader van het CDNI- verdrag onze eigen wetgeving ter bescherming van het milieu en de volksgezondheid buiten werking plaatsen..... (het ministerie zegt i.v.m. internationale afspraken niets te kunnen doen en zet daarmee eigen wetgeving buiten spel)!?? Wie gaat minister Harbers adviseren, hoe hij dit aan alle provincies en daarmee aan de gehele Nederlandse bevolking kan uitleggen, zonder daarbij het reeds sterk afgenomen vertrouwen in Den Haag nog verder aan te tasten?

Minister Harbers is qua juiste informatievoorziening grotendeels afhankelijk van anderen, maar m.b.t het convenant Varend Ontgassen kan hij geheel zelfstandig de afweging maken, of hij de wens van de gehele bevolking naast zich neerlegt, of niet. In dezen kan het PFAS-dossier hem misschien helpen, want deze gif-affaire toont overduidelijk aan, waartoe het dulden van Zeer Zorgwekkende Stoffen in de leefomgeving kan leiden. De gevolgen van PFAS werden net als bij het ontgassen ook jarenlang eerst genegeerd en later gebagatelliseerd (in Zeeland werd een alarmerend PFAS-rapport zelfs jarenlang voor de burger verborgen gehouden). Alleen al vanuit dit perspectief moeten de 12 provincies worden gehoord!!

Ik hoop voor iedereen dat het gezegde 'ze dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was' geen waarheid wordt. De bal met 'troep' ligt bij minister Mark Harbers! Ik wens hem veel succes.

A.L.Quist
Antwerpen, 22 mei 2022

NB
Cursiveringen zijn citaten.
De Safety Data Sheets (nieuwe benaming, echter op het internet staat nog MSDS) zijn per stof voor eenieder op het internet te vinden.

VDR als standaarduitrusting

VDR: Voor ons eigen bestwil?

Er bereiken ons geluiden die pleiten voor de introductie van een (verplichte) Voyage Data Recorder (VDR).
Invoeren van zo'n systeem roept nogal wat over de binnenvaart af want VDR is een opnamesysteem van alle gegevens aan boord: radarbeelden, marifoonverkeer, de motorconditie en vaarsnelheid. Zelfs gesprekken in de stuurhut zijn zaken die opgenomen (kunnen) worden.

De aantasting van de privacy zou geen probleem zijn omdat "het stuurhuis een werkplek is, vergelijkbaar met de cockpit van een vliegtuig, en geen privé-ruimte". Een onterechte vergelijking, zeker bij de vele gezinsbedrijven.
In de stuurhut van een binnenvaartschip heerst vaak een bepaalde beslotenheid. Daar worden allerlei zaken met elkaar besproken. Vaak is het een verlengstuk van de roef, bij wijze van spreken. In een cockpit, daarentegen, zijn de handelingen en de gesprekken vooral functioneel en van beperkte duur. Dat verschil zou men toch moeten weten.

Voor wie investeert de schipper eigenlijk?
Argumenten zijn dat het bij incidenten snel helderheid zou geven over de toedracht en omstandigheden. Verzekeringskwesties of politiecontroles zouden vereenvoudigd worden.
Dus vooral de verzekeringen, de politie, ILT en andere opsporingsorganisaties lijken er baat bij te kunnen hebben. Terwijl ILT en politie al zo veel middelen hebben om de binnenvaart te controleren, te handhaven en te vervolgen, en dat ook doen. Schippers mogen dik betalen om nog meer bewijsmateriaal tegen zichzelf te verzamelen en nog minder privacy te hebben.

Schipper en bemanning nog meer onder druk
En dan het uitlezen van de gegevens "op kantoor". We weten dat de druk die uitgeoefend wordt op vele categorieën schippers en hun bemanning al aanzienlijk is. Maar die druk zou opgevoerd kunnen worden als alle gegevens van het schip ook op kantoor worden uitgelezen. Zit iedereen daarop te wachten?
Dat aanwezigheid van dit opnamesysteem op binnenvaartschepen al wordt geopperd wordt als "een feit" zal degenen die een verplichting willen wel bevallen. Maar dit betekent wel dat iedereen die er iets tegenin wil brengen al in de verdediging gedrukt wordt. "De vooruitgang kun je niet tegenhouden", hebben we tenslotte vaak genoeg gehoord.

De weg tot verplichting wordt voorbereid
Als argument voor de invoering van VDR-techniek in de binnenvaart wordt genoemd dat het de veiligheid en betrouwbaarheid van vervoer over water zou vergroten. Zou dat betekenen dat we zonder dit opnamesysteem van alle (reis)gegevens minder veilig en minder betrouwbaar zijn? Moeten schippers en hun bemanning tot het uiterste toe gecontroleerd en gevolgd worden in hun handelen? En gaan we ons daarna weer afvragen hoe we meer mensen zover krijgen om voor dit "vrije" beroep te kiezen omdat er nu al zo'n tekort is aan (goed) personeel?

Dat grote reders er veel voordelen van inzien kun je op je vingers natellen. En dat zo'n verplichting er zal komen zou ook nog wel eens kunnen….**Tenzij de sector luid en duidelijk een ander geluid zal laten horen.**

Sunniva Fluitsma

Vergroening Binnenvaart

VAREN MET BIOBRANDSTOFFEN/FAME IN BINNENVAART NIET SCHONER EN ONVEILIG

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

Volgens experts zijn de blends:

A. (juist) niet schoner
De stoffen in blends kennen verschillende verbrandingstemperaturen:
- waardoor de blend niet volledig verbrandt en daardoor
- juist méér brandstof nodig is met
- méér uitstoot tot gevolg

B. niet veilig
- blends zijn slechter voor de motoren, die kunnen daardoor stilvallen

Het wetsvoorstel en aanbevelingen van NEN voldoen niet aan Richtlijn 2014/94/EU – géén gecoördineerde aanpak en géén waarborgen voor 'goede' brandstof

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

Motorschip Houdoe lid van ons - motor bijna stil vuile gasolie. 4 weken terug kop revisie gedaan en bunkers door een specialiseert bedrijf laten schoonmaken en daarna weer bij Neptun Nijmegen als vaste klant gebunkerd. 1 reis na de tankreiniging en de motor filters allemaal gewisseld, dit is 4 weken exact en 2 bunkeringen verder

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

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

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

Onjuist *Alle schepen hebben mog. temperatuur- water en productkwaliteitsbeheersing*
Juist Slechts enkele schepen hebben die mogelijkheden, zeker niet alle

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

Onjuist: Schippers kunnen vóór het bunkeren de tank schoonmaken
Juist Het is onmogelijk om iedere keer vóór het bunkeren de tank schoon te maken

DE MOTIE BISSCHOP/ALKAYA (35 626, nr. 25) IS NIET UITGEVOERD

Het ministerie heeft een NEN-onderzoek laten verrichten. Uit het vervolgrapport blijkt dat dit onderzoek niet voldoet.

1. **Het onderzoek bevat een onjuiste hoofdvraag**
   De risico's van biobrandstoffen/FAME voor scheepsmotoren en het veilig gebruik van vaarwegen moest worden onderzocht, maar dat is niet gebeurd.

2. **Essentiële onderwerpen zijn niet voldoende onderzocht**
   Onderzoeksdata leveren onvoldoende informatie en er heeft geen veldonderzoek plaatsgevonden

3. **Onderzoekspopulatie is te klein en niet representatief**
   Nauwelijks betrokkenheid van binnenvaartschippers die niet in bezit zijn van rederijen. ASV is niet betrokken.

4. **Onderzoeksvragen/enquêtes staan ver af van de praktijk**

5. **Onderzoek kent verschillende feitelijke onjuistheden**

6. **Resultaten bieden geen daadwerkelijke oplossingen**

◊ Wat bij een rederij kan werken, is vaak niet toepasbaar op 'losse' schepen.

◊ Verwarmen motoren, lange tijd stilliggen en andere geopperde oplossingen verhogen CO2-uitstoot!

◊ De geopperde oplossingen voor het uitvallen van motoren werken niet in de praktijk.

Er is nog geen gedegen onderzoek naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart

Herziening Energiebelasting Richtlijn (EBR)

Volgens de Europese Commissie zal het in 2021 door de Commissie ingediende voorstel de manier veranderen waarop energieproducten in de EU worden belast. De nieuwe regels zijn bedoeld om de schadelijke effecten van concurrentie op het gebied van energiebelasting aan te pakken en de lidstaten te helpen inkomsten veilig te stellen uit groene belastingen die minder schadelijk zijn voor de groei dan belastingen op arbeid.

Ze zullen achterhaalde vrijstellingen en stimulansen voor het gebruik van fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld in de EU-luchtvaart en het zeevervoer, wegnemen en schone technologieën bevorderen.

Hier staat de binnenvaartsector niet genoemd maar ook daarbij wil men de vrijstelling van accijnzen aanpakken zoals we inmiddels weten.

De bedoeling is dat het voorstel investeringen in een nieuwe en innovatieve groene industrie zal helpen stimuleren door de regels duidelijker te maken, zodat investeerders en innovators hun langetermijninvesteringen in groene technologie en hernieuwbare energiebronnen veiliger kunnen plannen.

Bovendien is het de bedoeling dat de geactualiseerde regels de overgang van fossiele brandstoffen naar schone brandstoffen helpen vergemakkelijken en de EU ondersteunen.

Wat is de EU-richtlijn energiebelasting en waarom moet deze worden bijgewerkt?

De EBR van de EU is in 2003 in werking getreden en bevat structurele regels en minimumaccijnstarieven voor de belasting van energieproducten die worden gebruikt als motorbrandstof en verwarmingsbrandstof, en elektriciteit. Individuele lidstaten zijn vrij om hun eigen tarieven vast te stellen, zolang deze minimumtarieven worden nageleefd. De overgrote meerderheid van de lidstaten belast inderdaad de meeste energieproducten en, in sommige gevallen, elektriciteit aanzienlijk boven de ETD-minimumtarieven.

Men vindt de richtlijn echter achterhaald, volgens de Europese Commissie weerspiegelt ze niet de EU-kaders voor klimaat- en energiebeleid of de juridische verbintenis van de EU om tegen 2030 de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen en tegen 2050 een klimaatneutraal continent te garanderen

Ook hebben de regels geen gelijke tred gehouden met de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen zoals schonere en duurzame biobrandstoffen en waterstof. Hun ontwerp en structuur bevorderen geen energie-efficiëntie, schonere en duurzame alternatieve brandstoffen, of investeringen en innovatie in schone technologieën en duurzame energie.

Het voorstel groepeert energieproducten en elektriciteit in algemene categorieën per type, gerangschikt naar energieinhoud en milieuprestaties. Zo zorgt het nieuwe systeem ervoor dat **de meest vervuilende brandstoffen het hoogst worden belast** . De lidstaten moeten ervoor zorgen dat deze rangschikking in eigen land wordt overgenomen.

Wat betreft de belastbare grondslag die in de richtlijn is vastgelegd, zal het toepassingsgebied worden uitgebreid tot energieproducten of toepassingen die voorheen aan het EU-kader voor energiebelasting waren ontsnapt, zoals mineralogische processen. Tegelijkertijd zal een aantal n**ationale vrijstellingen en tariefverlagingen worden geschrapt,** met veel minder marge voor de lidstaten om tarieven vast te stellen onder de minima voor specifieke sectoren. Dat gezegd hebbende, blijven bepaalde verlaagde tarieven mogelijk, zoals die voor elektriciteit of geavanceerde energieproducten geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen en voor primaire sectoren zoals de landbouw.

Tarieven

De tarieven zijn vastgesteld volgens een rangschikking die rekening houdt met de milieuprestaties van energieproducten en elektriciteit:

- Volgens deze ranglijst zullen conventionele fossiele brandstoffen, zoals gasolie en benzine, en niet-duurzame biobrandstoffen onderworpen zijn aan het hoogste minimumtarief van € 10,75/GJ bij gebruik als motorbrandstof en € 0,9/GJ bij gebruik voor verwarming. Dit tarief dient tevens als referentietarief voor de overige categorieën.
- De volgende tariefcategorie is van toepassing op brandstoffen zoals aardgas, LPG en niet-hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, die weliswaar op fossiele basis zijn gebaseerd, maar op korte en middellange termijn nog enige steun kunnen bieden aan het koolstofvrij maken. Gedurende een overgangsperiode van 10 jaar zal tweederde van het referentietarief voor deze categorie gelden – dwz een minimumtarief van € 7,17/GJ bij gebruik voor motorbrandstof en € 0,6/GJ bij gebruik voor verwarming – alvorens tegen hetzelfde tarief te worden belast als conventionele fossiele brandstoffen.
- De volgende categorie is die van duurzame, maar niet geavanceerde biobrandstoffen. Om het potentieel van deze producten bij het ondersteunen van decarbonisatie te weerspiegelen, is de helft van het referentietarief van toepassing, dwz minimaal € 5,38/GJ bij gebruik als motorbrandstof en € 0,45/GJ bij gebruik voor verwarming.
- Het laagste minimumtarief van € 0,15/GJ geldt voor elektriciteit - ongeacht het gebruik ervan -, geavanceerde duurzame biobrandstoffen en biogas en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals hernieuwbare waterstof. Koolstofarme waterstof en aanverwante brandstoffen zullen ook gedurende een overgangsperiode van 10 jaar van hetzelfde tarief profiteren. Het tarief dat voor deze groep van toepassing is, ligt aanzienlijk onder het referentietarief voor elektriciteit en deze brandstoffen kunnen de EU-transitie naar schone energie in de richting van de doelstellingen van de Europese Green Deal en uiteindelijk klimaatneutraliteit in 2050 aanzienlijk ondersteunen.

Hoe zal het voorstel zorgen voor een gelijk speelveld en een betere integratie in de eengemaakte markt?

De invoering van de nieuwe minimumtarieven en de verbreding van de belastbare basis zullen bijdragen tot een grotere convergentie van effectieve nationale belastingtarieven in de lidstaten en voor de meeste producten. Het wegwerken van de lappendeken van nationale vrijstellingen zal de schadelijke effecten van energiebelastingconcurrentie verminderen, bedrijven meer rechtszekerheid geven en hun nalevingskosten verlagen. De uitbreiding van de belastingheffing naar de lucht- en zeevervoersector (inclusief visserij) zal ook bijdragen aan een eerlijkere verdeling van de milieukosten in de vervoersector.

Hoe vormt de EBR een aanvulling op

het voorstel over het emissiehandelssysteem van de EU?

Beide instrumenten bestaan sinds 2005 naast elkaar en vullen elkaar aan. Terwijl de ETD een belasting is op outputbrandstoffen/energie-inhoud voor alle sectoren van de economie, in de industrie, het vervoer en de huishoudens, beperkt de ETS de uitstoot van broeikasgassen in de sectoren die het bestrijkt en legt een prijs op deze emissies. Hoewel beide onze milieudoelstellingen onderschrijven en bijdragen, kunnen de economische sectoren en het energieverbruik die ze bestrijken, tegelijkertijd aan beide worden onderworpen. Zolang een bepaalde sector of energieverbruik wordt belast met ETD voor brandstofverbruik en onder ETS voor CO2-emissies, kan er geen overlap of dubbele belastingheffing plaatsvinden. Onze voorstellen zorgen daarvoor.

In dit verband zal de voorgestelde invoering van emissiehandel in de sectoren wegvervoer en bouw een aanvulling vormen op de voorgestelde herziening van de EBR. Emissiehandel zal de CO2-uitstoot aanpakken, terwijl ETD ervoor zal zorgen dat brandstofbelasting een efficiënt gebruik van energie en het verbruik van duurzamere energieproducten stimuleert, zonder een CO2-specifieke belastingcomponent.

Wat is de huidige situatie voor brandstof die wordt gebruikt in de luchtvaart- en scheepvaartindustrie en wat gaat er veranderen?

Als algemene regel geldt dat brandstof die wordt geleverd voor gebruik in de lucht- en scheepvaart momenteel volledig is vrijgesteld van belasting krachtens de huidige richtlijn. EU-lidstaten zouden in theorie belasting kunnen heffen op brandstof die wordt gebruikt in de luchtvaart en scheepvaart binnen de EU, bijvoorbeeld als twee lidstaten ermee instemmen deze bilateraal te belasten. In de praktijk doet echter geen enkel EU-land dit momenteel. Het voorstel van vandaag stelt minimumbelastingtarieven voor die een overstap naar duurzamere brandstoffen aanmoedigen. Het moedigt ook efficiëntere en minder vervuilende vliegtuigen en vaartuigen aan in de luchtvaart- en watervaartsectoren van de EU. In de praktijk leggen de nieuwe regels een minimumaccijnstarief vast op de relevante brandstoffen die worden gebruikt voor passagiersvluchten binnen de EU, evenals voor veerboten, vissersboten en vrachtschepen binnen de EU.

De minimumbelastingtarieven die op de twee sectoren worden toegepast, zullen een afspiegeling zijn van de mate waarin zij het risico lopen op koolstoflekkage. Om het hogere risico op zogenaamde 'bunkerontduiking', waarbij schepen die worden gebruikt voor reizen binnen de EU worden gevuld met brandstof buiten de EU, te beperken, wordt op scheepsbrandstoffen hetzelfde lagere belastingtarief geheven als in de landbouwsector.

De belasting op vliegtuigbrandstof wordt geleidelijk ingevoerd voordat het na een overgangsperiode van tien jaar het definitieve minimumtarief bereikt. Dit betekent dat tien jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe regels, kerosine die in de luchtvaartindustrie wordt gebruikt om vliegtuigen voor vluchten binnen de EU aan te drijven, in de hele EU ten minste € 10,75/GJ zou worden belast, net als voor benzine die wordt gebruikt in het wegvervoer. Om het gebruik van schonere energie in zowel de luchtvaart- als de maritieme sector aan te moedigen, zullen duurzame en alternatieve brandstoffen gedurende een overgangsperiode van 10 jaar onder het nultarief vallen bij gebruik in de lucht- en watervaart.

Tot zover de Europese commissie

Voor meer informatie: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3662

Volgende stap op weg naar accijnsheffing gasolie binnenvaart

De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft het rapport Energy Taxation Directive (ETD) aangenomen. En dat terwijl ons keer op keer is voorgehouden dat wij dan wel te maken hebben met die enorme investeringen ons opgelegd door de CCR Maar…….de binnenvaart hoeft geen accijns te betalen.

Europa wil een modal shift maar zo te zien gaat de binnenvaart uit de markt geprijsd worden.

Hoeveel duurder binnenvaartvervoer wordt kan men nog niet zeggen, maar tel het op bij alle andere zaken die op ons afkomen (fit for 55 een vergroeningsfonds etc) en het ziet er somber uit voor de prijsontwikkeling van de binnenvaartbrandstoffen.

Argument "gelijk speelveld" is een lachertje (als het niet zo treurig was)

Het parlement wil accijns op fossiele brandstoffen heffen om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen te stimuleren en het Europese speelveld voor alle modaliteiten gelijk te trekken. Dat betekent dat geen enkele sector meer mag worden uitgezonderd als het gaat om belasting op brandstof. Nu zijn de zee- en binnenvaart en de luchtvaart hiervan nog vrijgesteld.
Maar dat speelveld wordt niet in alle opzichten gelijkgetrokken. Niet wat betreft de investeringen van de infrastructuur waarbij het vervoer over de weg en spoor ruimschoots bevoordeeld wordt, niet wat betreft handhaving waarbij de binnenvaart ook sterk benadeeld wordt t.o.v. haar concurrenten en zeker niet wat betreft de CCR-regelgeving waarbij geen enkele andere modaliteit met terugwerkende kracht aan (aantoonbaar onmogelijke) nieuwbouweisen hoeft te voldoen.

Gelijk speelveld? Laat me niet lachen. Er is nog nooit sprake geweest van een gelijk speelveld.

We worden "geholpen"

Het lijkt misschien een vervelende zaak die extra accijns maar het is natuurlijk "voor ons eigen bestwil". We begrijpen namelijk dat we "geholpen worden" door Europarlementariër Caroline Nagtegaal-Van Doorn (VVD): 'Mijn prioriteit is, dat we transportsector op een realistische manier helpen de duurzame transitie te maken. Met oog voor klimaat, de sector en koopkracht', schrijft zij, die als lid van de Transportcommissie heeft ingestemd met het rapport.

Het gaat snel

Volgens Europarlementariër Caroline Nagtegaal-Van Doorn (VVD) is het de bedoeling de accijns al vanaf volgend jaar gefaseerd in te voeren. Het rapport werd in de commissie aangenomen met 36 stemmen voor en 10 stemmen tegen. Zij schijnt ongelofelijk blij te zijn *'dat we tot dit resultaat zijn gekomen, omdat er belangrijke punten in staan waar de Europese binnenvaart profijt van zal hebben. Denk bijvoorbeeld aan de belastinguitzondering voor het gebruik van walstroom.'*

Welke schipper denkt ook maar een moment dat die vrijstelling van BTW op wal-

stroom ook maar in de buurt kan komen van de extra kosten die dit op gaat leveren. Bovendien weten we allemaal dat je die BTW gewoon terug kunt ontvangen als bedrijf. Dus is dit een sigaar uit eigen doos. Al die schippers met zonnepanelen zullen er ook lekker veel mee opschieten. Wat is het toch met politici dat ze je laten betalen onder het mom van dat ze je helpen?

En weer een fonds

De opbrengsten moeten volgens het rapport worden teruggestort in een vergroeningsfonds voor de sector. Nu weten de gezinsbedrijven in die sector al uit ervaring wat er met de gelden in zo'n fonds gebeurt. Ze gaan "terug naar de sector", alleen niet naar degenen binnen die sector die het betaald heeft. Dat komt weer in allerlei interessante vergroeningsprojecten met vooral veel adviseurs en snelle jongens die een briljant idee hebben waar we nooit meer iets van horen.

Wat een steun

Helemaal wrang is dit koekje van eigen deeg dan nog eens te bestempelen als "hulp aan de sector" als ze zegt: 'Vooral dat laatste is van belang om de transportwereld ook de middelen te geven verder te verduurzamen. De wil is er, maar we moeten de sector daarin wel supporten', zegt Nagtegaal-Van Doorn. 'Met dit rapport hebben we een balans gevonden voor een realistische route naar een duurzamere transportsector.'

In juni wordt het rapport dus al in stemming gebracht bij de Commissie van Economische en Monetaire zaken. Bij instemming, komt het rapport later dit jaar waarschijnlijk in stemming in de plenaire vergadering van het Europees Parlement. Daarna moeten de Europese Commissie en de lidstaten er nog mee instemmen. En ja hoor nogmaals horen we "Ik heb met mijn bijdragen geprobeerd een belangrijk signaal om af te geven, met name wat betreft het oormerken van belastingopbrengsten. De sector moet immers worden gesteund in de transitie naar een schonere binnenvaart', zegt Nagtegaal-Van Doorn."

Vergeet die modal shift maar

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) liet intussen juridisch onderzoek doen naar de gevolgen voor de Akte van Mannheim waarbij het erop lijkt dat accijnsheffing niet kan worden toegepast op de onder de Akte van Mannheim vallende waterwegen. De invoering is in strijd met de Akte.

Het is natuurlijk moeilijk vast te stellen wat de consequenties zullen zijn voor de sector, als de EU zijn plannen doorzet. De energiebelasting maakt deel uit van een groter wetgevingspakket, het Fit for 55-pakket, waarvan de algemene effecten nog niet duidelijk zijn.

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) verwacht dat (een deel van) de binnenvaart het dan zal verliezen van het wegvervoer. De overheid en Europa willen een modal shift, maar maakt het de binnenvaart onmogelijk met dit soort keuzes. Ze prijzen ons uit de markt en halen hun schouders op als een reverse modal shift ontstaat. En daarna roepen dat "we" het toch allemaal zo goed bedoeld hebben.

Het NEN-onderzoek besproken in de Tweede Kamer

Op 5 juli staat het NEN-onderzoek op de agenda. Ter voorbereiding heeft de ASV een 10 paginagrote reactie gestuurd naar de Kamerleden. Daarnaast hebben we een handzame hand-out gemaakt: 1 pagina waarop schematisch de zaken benoemd zijn.

KERN VAN DE BOODSCHAP VAN DE ASV

De kern van de boodschap van de ASV is:
1. volgens experts zijn de blends niet schoner, juist niet (zie de paragraaf hieronder) en
2. het is niet veilig.

Waar het Ministerie ervan uit blijkt te gaan dat blends in alle opzichten schoner zijn dan gewone brandstoffen zoals gasolie zeggen de experts:

De stoffen in blends kennen verschillende verbrandingstemperaturen:
- waardoor de blend niet volledig verbrandt en daardoor
- juist méér brandstof nodig is met
- méér uitstoot tot gevolg.

Dankzij moties van de heer Alkaya (SP) en de heer Bisschop (SGP) is de binnenvaart door het Ministerie I&W ervan verzekerd dat Nederland voorwaarden stelt aan het (verplicht) gebruik van biobrandstoffen: De voorwaarden betreffen
- de beschikbaarheid,
- de kwaliteit en
- de prijs.

Maar hoe worden die voorwaarden ingevuld en gegarandeerd?

Want de brandstof moet veilig toepasbaar zijn voor de huidige motoren, maar het geluid klinkt dat de schippers maar moeten zorgen dat ze veilig met de geleverde brandstof kunnen varen, c.q. hun motoren etc. aanpassen: de term "good housekeeping" valt in deze context regelmatig.

De Kamer, daarentegen, lijkt het erover eens dat pas als een bepaalde biobrandstof aantoonbaar veilig is bevonden, er over een jaarverplichting gesproken kan worden.

Om duidelijk te maken hoe de kwaliteit zou moeten zijn en welke problemen zich voor kunnen doen bij het gebruik van biobrandstoffen waaronder FAME in de binnenvaart, zou er een onderzoek plaatsvinden. De ASV heeft zo'n onderzoek toegejuicht en dan ook aan alle kanten laten weten dat wij praktijkvoorbeelden hebben van ervaringsdeskundigen met betrekking tot het gebruik van biobrandstoffen (o.a. Change TL). De ASV heeft daarom voortdurend bij het Ministerie I&W aangegeven dat zij graag betrokken wil worden maar almaar niet betrokken is bij het onderzoek, dat uitgevoerd wordt door het NEN.

Nu blijkt dat dit onderzoek afgerond is en er alleen deskresearch heeft plaatsgevonden. Dit terwijl het ministerie expliciet had toegezegd dat met het nieuwe onderzoek, veldonderzoek zou plaatsvinden. Deskresearch is absoluut onvoldoende.

Veldonderzoek is onmisbaar om de complicaties van alle typen biobrandstoffen op alle typen schepen precies in beeld te krijgen, zoals wij regelmatig hebben aangegeven. Tijdsdruk of geld mogen geen rol spelen, aangezien de veiligheid centraal staat. En zowel tijdsdruk (veroorzaakt door het ministerie door zo lang te wachten met een gedegen onderzoek) en de kosten worden aangevoerd als re-

den om het op deze summiere wijze uit te voeren. Anderzijds lijkt het vervolgonderzoek inmiddels al een aantal maanden op de plank te liggen, waardoor de ASV de tijdsdruk voor het onderzoek niet goed begrijpt. De ASV is het oneens met deze werkwijze: zorgvuldigheid moet te allen tijde voorop staan.

Wat extra wrang is, is dat het argument voor deze ingreep is dat deze toevoeging van stoffen de binnenvaart, waarbij de CO2 uitstoot minimaal is (!), schoner zou maken. Wat blijkt is dat dit een papieren verhaal is waarbij door rekensommetjes de uitstoot dan schoner LIJKT maar de schepen in werkelijkheid veel vuiler worden. De eigenaren van de schepen worden dan vervolgens daarop afgerekend doordat men een labelsysteem gaat toepassen waarbij men gaat meten aan de pijp, de pijp die door het gebruik van biobrandstoffen veel vuiler is met veel meer uitstoot dan bij de gasolie zonder toevoegingen het geval is. Tel uit je winst!

Dus als dit doorgezet wordt zorgt men voor een gedwongen extra vervuiling.

SAMENVATTEND

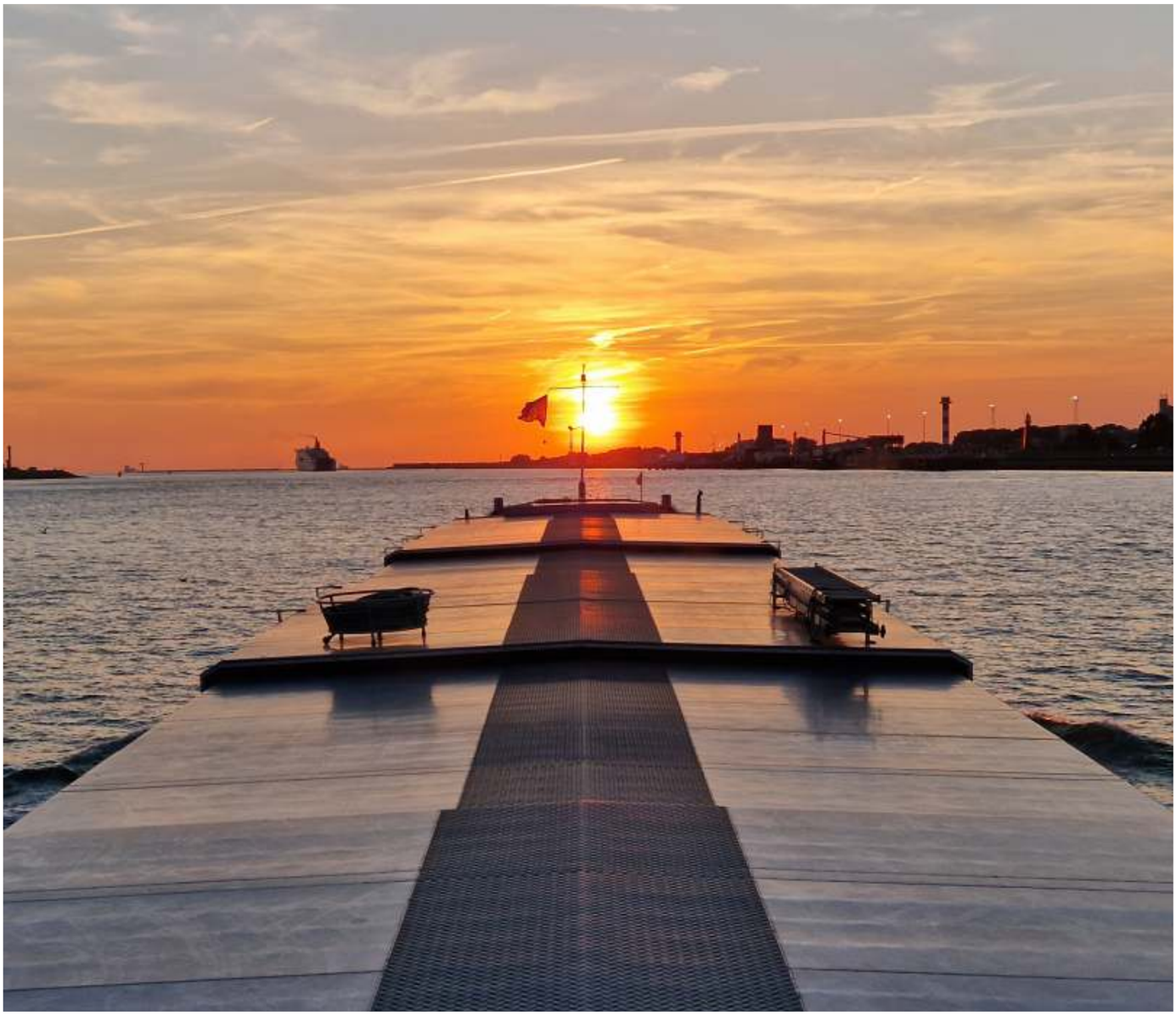
Er zijn allerlei problemen aan het gebruik van Fame en men begint met dit onderzoek eigenlijk aan het 'einde' van het liedje, namelijk hoe kunnen we de risico's beperken (waarbij de schippers daar de prijs voor moeten betalen), in plaats van aan het begin te bepalen:

1. is dit een goed idee gelet op het doel dat we proberen te bereiken (CO2-reductie)?
2. En zo ja, kan dit op een veilige manier?

Pas daarna kom je toe aan overige maatregelen om eventuele resterende risico's te adresseren. Nu slaat het Ministerie in feite de eerste twee stappen over en gaat het meteen over naar de laatste stap.

Omdat vervolgens de onderzoeksmethoden niet tot representatieve resultaten leiden en in het onderzoek onjuiste aannames worden gemaakt, worden aanbevelingen gedaan die in de praktijk onmogelijk zijn, die schippers nooit zouden kunnen uitvoeren om verschillende redenen. Door "good-housekeeping" als oplossing centraal te stellen, wordt de schipper verantwoordelijk gesteld voor het varen op de troep die men in de brandstof doet en waar de schipper geen zicht op heeft, met alle gevaren van dien. Dit kan en mag niet het geval zijn.

Wij schippers mogen verwachten dat de overheid garandeert dat de gebruikte brandstof aan de te stellen eisen voldoet



Flitslampjes

EvdB doet ook mee

Ook het Duitse EvdB zet zich in voor de particuliere binnenvaart. Daarbij speelt het internationale karakter van ons bestaan een grote rol. Daarover heeft de EvdB ons informatie gestuurd. Ook lezen? Newsletter 8-2022 (yumpu.com)

Goed nieuws van Rijkswaterstaat

Na met Rijkswaterstaat in gesprek te zijn gegaan is de ASV toegezegd dat de stremming van Sint Andries NIET tegelijk zal zijn met Weurt Heumen. Stremming Sint Andries wordt waarschijnlijk in oktober.
Ondertussen is Rijkwaterstaat voor Weurt aan het kijken naar versnellingsmogelijkheden.
Wij hebben Rijkswaterstaat bedankt voor hun inzet om de schippers tegemoet te komen hierin.

Onderzoek ligplaatscapaciteit Zeeland

Provinciale Staten van Zeeland aangedrongen op een onderzoek naar de ligplaatscapaciteit in Zeeland. Panteia mag dit onderzoek uitvoeren.

Diverse inzichten heeft men al, met name kwantitatief op basis van historische en actuele cijfers. Men is echter ook op zoek naar de mening van de sector en heeft daartoe een enquête ontwikkeld. https://forms.gle/DMdraSYDmfbSYXECA Helpt u mee?

Stilvallende motoren

Wat betreft stilvallende pleziervaartuigen heeft de ASV in een gesprek met het Ministerie I&W aan de orde gesteld dat Havenbedrijf Rotterdam “genoeg heeft van stilvallende motoren bij de pleziervaart”, waarbij men kennelijk ervan uitgaat dat er sprake zou zijn van “niet goed onderhoud van de motoren”. De ASV vraagt zich af of dit wel met “goed onderhoud” te maken heeft. De ASV heeft erop gewezen dat ook de pleziervaart te maken heeft biobrandstoffen, juist zij liggen vaak langer stil, houden natuurlijk de motoren niet op bepaalde temperatuur en zeker de gasolie niet in beweging. Dus wellicht is het probleem veel meer gelegen bij de bron: de brandstof. Wij vragen het Ministerie (en natuurlijk ook havenbedrijf Rotterdam) om daar rekening mee te houden.

Varend erfgoed wil een uitzonderingspositie

In de Schuttevaer heeft u kunnen lezen dat het varend erfgoed een uitzonderingspositie wil krijgen in de Nederlandse wet- en regelgeving, zodanig dat deze schepen niet hoeven te voldoen aan huidige en toekomstige emissie-eisen. Gebaseerd op de uitkomst van een enquête, die een relatief zeer grote respons kreeg. Hierbij de link naar het beloofde rapport, die daar niet was vermeld:

https://www.fven.nl/duurzaam-varend-erfgoed/

en meer specifiek:

https://www.fven.nl/wp-content/uploads/2022/05/DEF-2022-05-11-FVEN-duurzaamheid-varend-erfgoed.pdf

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……

Adres: ……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……

Emailadres: ……

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

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

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

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

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

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

Voor en achternaam : ……

Geboorte datum: ……..……..……....

Adres: ……..……..

Postcode en plaats: ……

Telefoon nummer: ……..……..……...

Emailadres: ……..….

Verklaring

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Gevestigd: Koninginneweg 1, 3331 CD Zwijndrecht.

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

Plaats: ..... Handtekening:

Datum: .....

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

kantoor Helsinki
Koniginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

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

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

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

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

Naam:

Adres:

Postcode en woonplaats:

E-mailadres:

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

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

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

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

Indien onbestelbaar:
Koninginneweg 1
3331CD Zwijndrecht

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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